



# 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

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

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*- og saa en*  
**Carlsberg**

**GAMLE  
eller  
HOF**

**BP**

**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN

**BP** **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** **BP**

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**  
Stiftet 1899  
Aktiekapital 8 Millioner Krøner  
(fuldt indbetalt)

—

LIVSFORSIKRING  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

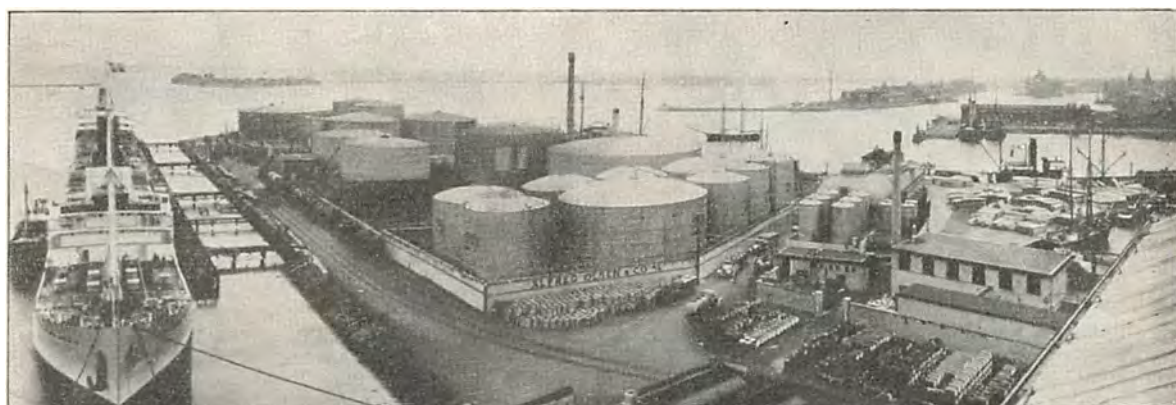
—

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance



# VERITAS OIL

BRÆNDSELS- OG SMØREOLIER  
BENZIN OG PETROLEUM



## Bunkerstationer:

København  
Esbjerg  
Aarhus

Sønderborg  
Aalborg  
Gøteborg

Stockholm  
Helsingfors  
Antwerpen

## Bunkring Dag og Nat

### VERITAS DIESEL MOTOR OIL

Leveret til Verdens første, største  
og hurtigste Dieselmotorskibe  
Smøreoliedepoter i alle Verdens  
vigtigste Havne



Fremstilling af alle Dieselmotor-  
olier, Marineolier, Turbineolier,  
Flyvemaskineolier, Automobilolier,  
Specialsmøreolier og  
Konsistensfedt

**ALFRED OLSEN & CO.** A/S

GØTEBORG

**KØBENHAVN**  
HELSINGFORS

STOCKHOLM

# M. LAURITZEN & CO.

FREDERIKSHAVN

DANMARK

TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN«

TELEFON-NR. 64

## BUNKERKUL LEVERES DAG OG NAT



100 Tons i Timen Dag og Nat

*Kullene bliver automatisk vejede paa autoriseret Vægt.*

### Det forenede Dampskibs-Selskab AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

#### FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem  
KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -  
Brasilien - Nordafrika - Italien -  
Spanien - Portugal - Frankrig -  
Belgien - Tyskland - Storbritannien -  
Island - Norge - Sverige - Danzig -  
Letland - Litauen - Føland -



## GIESCHE HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

**DANZIG**

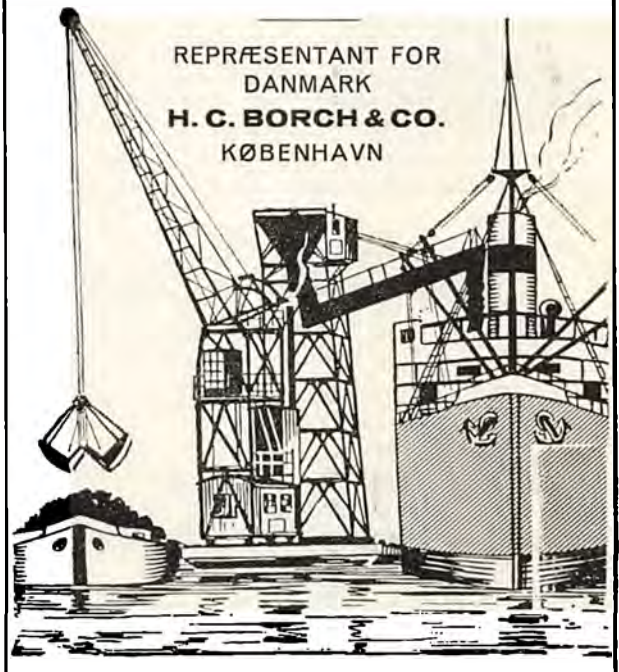
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

### Første Klasses Bunkerkul

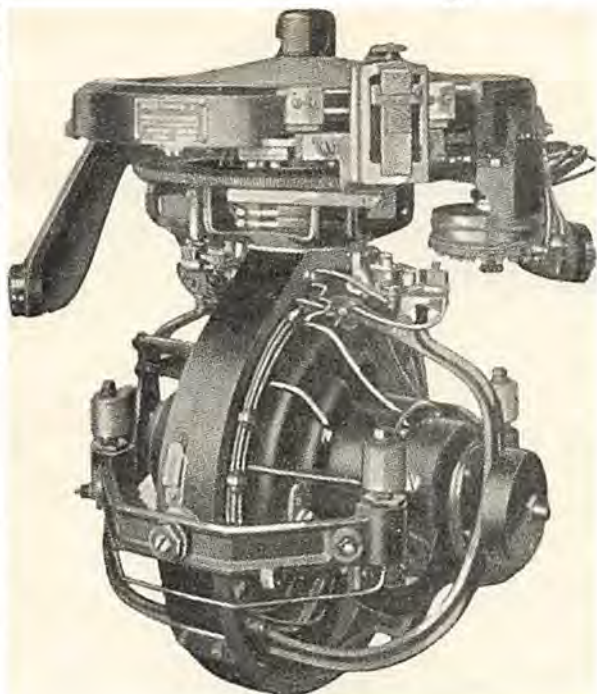
fra egne Gruber:  
**Cleophas og Giesche.**

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
**H. C. BORCH & CO.**  
KØBENHAVN





# Sjælen i Skibet



**SPERRY!**  
KOMPASSET!

*Spar Tid!*

*Tid er Penge!*

REPRÆSENTANTER:

**SOPHUS BERENDSEN A/S**

INGENIØR-AFDELINGEN  
CENTRAL 8500 STAT. 186  
KØBENHAVN V.



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indhavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

**IVER & WEILBACH & CO.**  
SØLVER & SVARRER  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · COPENHAGEN

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 12.432  
12.267  
12.732

**ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR  
DANSK SØFART**

AMALIEGADE 33

Lovpligtig

# Ulykkesforsikring

af Skibsbesætninger

# MÆGLERKORPORATIONEN

◀ I KØBENHAVN ▶

MEDLEMSFORTEGNELSE DECEMBER 1938

## EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) SKIBSMÆGLERE

<i>A. M. Almdal</i>	<i>Th. Egmosse</i>	<i>Hugo Møller</i> (C. MØLLER & SØN)
<i>Ove Amsinck</i>	<i>Daniel Fabricius</i>	<i>Marius H. Nielsen</i> (MARIUS NIELSEN & SØN)
<i>M. R. Amundsen</i>	<i>Herman Hansen</i> (PETERSEN, MØLLER & HOPPE)	<i>A. M. Plaugmann</i> (ANDERSEN & PLAUGMANN)
<i>William Amundsen</i>	<i>H. A. Hansen</i> (DEP. BEST.)	<i>O. Prip</i>
<i>Wilh. Andreasen</i>	<i>Krist. C. Hansen</i>	<i>Harry Resmann</i> (STRYHN & RESMANN)
<i>Alfred Arno</i>	<i>Viggo Hansen</i>	<i>V. Th. Sass</i> (HOLM & WONSILD)
<i>Th. Arnø</i> (CHR. SCHIEKBECK & EFTF.)	<i>Vilhelm Hansen</i> (STANGEBYE & HANSEN)	<i>Kai Schaldemose</i>
<i>A. V. Aschengreen</i>	<i>A. Henriksen</i>	<i>Edwin Sieh</i> (SKOVGAARD & SIEH)
<i>Hilding Bidsted</i> (DEP. BEST.)	<i>Jørgen Holm</i> (JØRGEN HOLM & CO.)	<i>K. Smith</i>
<i>A. H. Brandrup</i>	<i>Sven Holstøe</i>	<i>Ingvard Sørensen</i>
<i>Aage Bruhn</i>	<i>Kaj Bülow Jensen</i>	<i>Vilh. Thøyer</i>
<i>Hjalmar Bruhn</i> (N. SCHIØTT & HOCHBRANDT)	<i>S. Kamp</i>	<i>Niels Winther</i>
<i>Cl. Christensen</i> (CL. CHRISTENSEN & CO.)	<i>Alfr. Møller</i>	<i>Asger Werngreen</i>
<i>J. Christophersen</i> (HECKSHER & SØNS EFTF.)		<i>J. Wonsild</i> (WONSILD & SØN)

## EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) VAREMÆGLERE

<i>P. J. Bang</i>	<i>J. J. Henriksen</i> (JØRGEN HENRIKSEN & H. C. JØRGENSEN)	<i>Th. Petersen</i> (OTTESEN & MEYER)
<i>Mogens Broe</i>	<i>Georg Holm</i> (ALFRED HOLM)	<i>B. S. Poulsen</i>
<i>Peter M. Broe</i>	<i>E. Houg</i> (H. CHR. SØRENSEN & SØN)	<i>A. Rønne-Lotz</i> (JØRGEN M. BØRRESEN & T. BROE)
<i>Aage Christensen</i>	<i>Johs. Nielsen</i>	<i>A. W. Simmelhag</i> (SIMMELHAG & HOLM)
<i>H. R. Christoffersen</i>	<i>M. W. Nielsen</i>	<i>Aage Sørensen</i>
<i>F. S. Eskildsen</i>	<i>Chr. A. Olsen</i>	<i>Frithiof Thejll</i>
<i>J. C. Eskildsen</i> (ESKILDSSEN & SØN)	<i>Alfr. Pedersen</i> (JØRGEN M. BØRRESEN & T. BROE)	<i>J. W. Ulrich</i>
<i>C. J. Falck</i>	<i>Georg Stage Petersen</i>	<i>A. Zieseberg</i>
<i>Viggo Fich</i>		

## EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) VEXELMÆGLERE

*Axel Permin*

*Fritz Esmark Olsen*



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## ESBJERG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.  
»Maritime«

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
Statsautoriseret Skibsmægler  
ESBJERG

British Vice-Consul Lloyds Agent  
Telefon 56 & 57 - Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**J. LAURITZEN'S EFTF.**  
MÆGLERFORRETNING  
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)  
ESBJERG

Telegr.-Adr.  
»Lauritzens«

Telefon: 3  
» 822

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
(AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)  
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION - ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

## KALUNDBORG

**Rasmus Christensen**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**JØRGEN SCHULTZ**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

## KJØGE

**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1876  
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“. - STATS-TELF. 10. - TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## KOLDING

**A. GJØRDING**  
KOLDING  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO**  
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## 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**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 189 - 173

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## SKIVE

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.

H. C. Friis

TELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

## VEJLE

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.-ADR.: "HOPPE"

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

*Vejle*

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«



# JAN M. LYNGBY

## INGENIØR & MASKINFORRETNING

TOLDBODGADE 18

KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL { 13779  
15779

TELEGRAM »JANBY«



*forhandler bl. a.:*

STYREMASKINER, LOSSESPIL, ANKERSPIL, FORHALINGSSPIL

fra

**DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT, KIEL**

DAMPMASKINER System HINDLEY for Drift af Dynamoer, Blæsere og Kompressor

fra

**Messrs. ALFRED DODMAN & CO. LTD., KINGS LYNN**

DUPLEXPUMPER, specielt CARGO OIL PUMPER

fra

**Messrs. HAYWARD-TYLER & CO. LTD., LONDON**

SKIBS-BUNDFARVER og LASTEFARVER

fra

**Firmaet TH. HÖEG, FARBENFABRIK, HAMBURG**

METALPROPELLER

fra

**THE MANGANESE BRONZE & BRASS COMPANY, LTD.,  
LONDON**

KØJER og SKIBSVINDUER

fra

**Messrs. JOHN ROBY LTD., RAINHILL NEAR LIVERPOOL**

STAALLUGER OG HANGERKNIBERE

fra

**E. von TELL, GÖTEBORG**

**JAN M. LYNGBY** leverer desuden alle Arter af

SKIBSHJÆLPEMASKINER  
KULSYRE-ILDSLUKNINGSANLÆG  
BRANDALARMERINGSANLÆG  
OLIEFYRINGSANLÆG  
STAALPROPELLER  
OLIEFILTRE  
FØDEVANDSFORVARMERE  
FØDEVANDSFILTRE  
EVAPORATORER  
ARMATUR  
VENTILATORER etc

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 1

TORS DAG 5. JANUAR 1939

46. AARGANG

## FRA AAR TIL AAR

I sin berømte Bog om den franske Revolution »A Tale of two Cities» begynder *Dickens* saaledes:

»Det var de bedste Tider, det var de sletteste Tider; det var Visdommens Aarhundrede, det var Daarskabens Aarhundrede; det var Troens Tidsafsnit, det var Vantroens Tidsafsnit; det var Lysets Tid, det var Mørkets Tid; det var Haabets Vaar, det var Fortvivlelsens Vinter; vi havde alt i Vente, vi havde intet i Vente — kort sagt, Tidsrummet lignede i den Grad det nærværende, at nogle af dets mest larmende Talsmænd paastod, at det i godt og i ondt kun maatte optages i Sammenligningens øverste Grad.»

Hertil kan vi, paa Tærsklen af 1939 foje, at disse Ord passer paa Dagen i Dag, som var de skrevet af en Huxley eller H. G. Wells. Aldrig, saa længe vi har levet, har Tiden været præget af en Uro og en Usikkerhed som nu. Fremtiden tegner sig mørkt, og dog vil vi ikke lade Haabet ude, for uden Haab er der intet Liv. I internationalt Samkvem, i alle politiske og økonomiske Forhold raader den største Pessimisme. Skibsfarten er et naturligt Led heri, og Skibsfarten faar sin Del af Byrderne at bære. Det vil være svært at pege paa noget Tegn i den mellemfolkelige Forbindelse, der giver Anledning til blaaøjet Optimisme.

Skibsfarten, som det mest internationalt prægede af alle Erhverv, kan kun se med den dybeste Bekymring paa den Udvikling, Aaret 1938 har ført med sig. Et Hadets, et Uforsonlighedens Aar, næsten værre end de haardeste Krigsaar har slidt sig til Ende. Hvis de Begivenheder, der har præget Aaret skal være Varslerne om en ny Tid, da er det en haard og frygtelig Tid som enhver der endnu foretrækker det personlige Initiativ og den personlige Frihed for Statens fulde Formynderskab oprigtigt maa beklage.

Skibsfarten ikke mindst. Et er at Aaret i sig selv blev et Nedgangens Aar. Vi henviser her til den Fragtoversigt vi bringer andet Steds i Bladet og som med tørre Tal fortæller om Nedgangen. Den er der ingen Tvivl om. Endvidere til de forskellige Oversigter over Skibsfartens Resultater i 1938. Men dertil kommer, at Udsigterne er saa usikre, som de er.

Det er unødvendigt at sige, at det ikke er et Spørgsmaal, der er dukket op i Dag. Udviklingen i hele Aaret, der nu er svundet, har mere og mere vist Tendens henimod en Afvigelse fra all, der har Karakter af internationalt Samarbejde som en ganske naturlig Følge af den nationalistiske Selvforsyningspolitik, der først blev sat i System af enkelte Lande og siden i større eller mindre Omfang optaget af andre.

Der er ingen Grund til at komme nærmere ind paa denne yderst beklagelige Kendsgerning. Derimod maa man -- da det nu engang er af nyere Dato og Resultatet endnu ikke har vist sig -- beskæftige sig med Spørgsmaalet om Subsidier til Skibsfarten. Dansk saavel som anden skandinavisk Skibsfart ønsker under ingen Form Støtte fra Statens Side, men man kan ikke lukke Øjnene for den Kendsgerning, at England, det største af alle Skibsfartslande, straks da man konstaterede, at der paany er Tilbagegang indenfor Erhvervet, møder frem med Subsidiekrav, der næppe vil blive afvist. Ingen kan i Øjeblikket sige, hvordan den engelske Regering vil ordne sig i saa Henseende. men den engelske Skibsfart har fremsat sine Krav, og

selv om man langt fra er enige om den Fremgangsmaade, der skal vælges, ja selv om vidt forskellige Synspunkter gør sig gældende saa taler alene den Kendsgerning, at Kravene dukker op, for sig selv. Det er yderst beklageligt, men det er et Faktum, man maa regne med. Konkurrencen paa de store Havne vil blive yderligere forøget for dansk Skibsfart i 1939. Derom er der ikke Tvivl. Hvis saa samtidig Forholdene internationalt viser sig saaledes, at vi i økonomisk Henseende styrer henimod kaotiske Tilstande, maa der en mere end Micawbersk Optimisme til for at kunne tro paa, at »noget vil vise sig.»

Dansk Skibsfart kan kun ønske: Internationalt Samarbejde indenfor et Erhverv, der er af international Karakter, endvidere at enhver Indblanding fra Statens og Myndighedernes Side forhindres og at de Byrder — hermed i første Række den uretfærdige og meningsløse Merindkomstskat — reduceres saa meget, at der bliver Muligheder for Skibsfarten til Indtjening og til den absolut nødvendige Konsolidering. Hvis ikke det sker, vil dansk Skibsfart i 1939 — hvis ikke ganske uforudsete Begivenheder indtræffer — blive udsat for meget store Vanskeligheder, saa store, at det er tvivlsomt, om det vil kunne være et lønnende Erhverv. Vi maa stadig understrege, at Skibsfarten i Danmarks Statshusholdning er af en saa stor Betydning, at den kan gøre Krav paa den videst mulige Hensyntagen, men hverken Merindkomstskat eller Genève-Konventionens Ratifikation eller andre Byrder tyder herpaa.

Tværtimod. Der synes at samle sig saa mørke Skyer foran os, at der skal mere end almindelig Optimisme til for at se Fremtiden i Møde med Tillid og Ro. Dog. Menneskene er nu engang fødte Optimister, og selvom vi nok saa meget beklager den Udvikling, de senere Maaneder viser og selvom vi med nok saa bange Anelser ser Fremtiden i Møde, vil vi trods alt haabe paa, at lysere Tider dog kan vise sig, og ønske hinanden et godt og glædeligt Nytaar. Maatte vore Forhaabninger ikke blive allfor stærkt beskæmmede!

## DANMARKS HANDELSBALANCE

Den danske Handelsstatistik for 1938 foreligger for Aarets første 11 Maaneder, men man kan allerede danne sig et vist Overblik over Situationen for Aaret som Helhed.

De 11 Maaneder Januar—November 1938 har bragt en samlet Import paa 1509,3 Mill. Kr. eller paa det nærmeste 30 Mill. Kr. mindre end tilsvarende i 1937. Eksporten har været paa 1419 Mill. Kr. mod i 1937 godt 1427 Mill. Kr., — det Minus, der er kommen, skyldes udelukkende Maanederne August—November. Importoverskudet for de 11 Maaneder i 1938 er derefter 90,3 Mill. Kr. mod i 1938 111,6 Mill. Kr. i 1937. December 1937 bragte et Eksportoverskud paa 11,6 Mill. Kr., saaledes at det samlede Importoverskud for 1937 blev paa nøjagtigt 100 Mill. Kr. Desværre tør man næppe forudsæ, at December 1938 vil komme til at vise et tilsvarende Eksportoverskud.

Alt taler saaledes for, at det samlede Importoverskud for 1938 ikke kommer til at afvige meget fra Importoverskudet 1937.

Samtidig viser Tallene for de forskellige store Omraader indenfor haade Import og Eksport Forskydninger, der ikke er helt tilfredsstillende.



Indenfor Eksporten viser de forløbne 11 Maaned, at Landbrugseksportens Værdi nogenlunde er opretholdt. — henholdsvis ca. 1001,5 Mill. Kr. og 1000,8 Mill. Kr. Men indenfor disse Tal er der betydelig Nedgang for Kød og Kødvarer, derunder Bacon, mens der er henvend 40 Mill. Kr. Stigning for Mejeriprodukter. For Industrivarer er der en Nedgang med ca. 11,4 Mill. Kr. til 358,4 Mill. Kr.

For Importens Vedkommende viser der sig for Raastofferne en saa kraftig Nedgang som fra godt 508 til 436,3 Mill. Kr., derunder stor Nedgang for bl. a. Korn, Raastoffer til Tekstilindustrien, Kul, Jern og Staal o. s. v. For Halvfabrikater er der en lille Opgang med ca. 3 Mill. Kr. til 565,4 Mill. Kr., og endelig er der for Færdigvarer en Stigning paa henimod 40 Mill. Kr. til 507,6 Mill. Kroner.

### FRAGTERNE

V I bringer nedenfor efter »The Economist» en Opgørelse over Fragtfluktuationerne og over Verdensfragtmarkedets Stilling i en Aarrække. Disse Tal giver en Forestilling om de gode Tidens Ubestandighed. Endnu kan man maaske ikke tale om en decideret Lavkonjunktur, men det er typisk for den nu raadende Stemning indenfor Skibsfarten, at Englænderne allerede i det første Nedgangsjaar viser sig aktive for at

faa genoptaget Subsidiene. Den Plan, som iøvrigt er blevet diskuteret, er blevet fremført af Skibsreder Haldin. Den gaar ud paa Dannelsen af et kapitalstærkt Selskab, som skulde opkøbe gamle britiske Trampbaade og forhindre, at disse sælges til Udlandet. I Stedet for skulde denne Flaade af Anden Haands Skibe ligge som Reserve i Tilfælde af Krig.

Kapitalen skulde skydes ind af de britiske Trampredere i Forhold til deres Tonnage. Man skulde købe Trampbaade paa op til 6000 Bruttotons og mindst 18 Aar gamle til Ophugningspriser eller noget mere for bedre Baade. Prisen skulde fastsættes af en Takseringskomité. Regeringen skulde være repræsenteret i Selskabet, eftersom det fastslaas i Planen, at Staten skal bidrage til den gamle Tonnages Erstatning med nye Skibe gennem Subsidier til Værfterne paa op til 25 pCt. af Bygningsomkostningerne.

Formelt blev det saaledes Skibsbygningsindustrien, som fik Subsidiene, men i Virkeligheden kom Rederne naturligvis til at nyde godt deraf. I alle Tilfælde blev det Skatteyderne, som fik Lov at betale Gildet. Planens Modstandere holder paa, at man i Krigstid vel næppe kan faa nogen Nytte af en Reservetonnage, som har ligget oplagt i flere Aar. Men man haaber formodentlig, at denne »Krigsreserve» skal gøre Skatteyderne mere villige til at betale.

#### Verdensfragtmarkedet.

(Efter The »Economist» Gennemsnitstal Aar 1913 = 100.)

Aar	Jan.	Febr.	Marts	April	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	Gen.-Index
1921/25	135	131	128	122	125	118	117	117	115	116	116	116	121
1926/30	127	123	120	118	115	114	117	122	125	135	138	127	124
1931	81	82	81	81	82	78	75	74	75	82	82	82	80
1932	79	78	78	79	76	72	69	70	74	75	76	78	75
1933	79	74	72	71	70	70	72	70	72	72	73	75	73
1934	75	73	72	72	72	72	73	77	77	75	74	74	74
1935	72	70	70	72	72	72	71	71	74	83	82	82	74
1936	81	78	77	77	76	78	79	84	86	91	97	110	76
1937	116	115	118	129	133	135	133	139	145	141	126	109	128
1938	108	102	99	98	98	96	95	96	97	95	94		

#### Fragtfluktuationer paa de ledende Verdensmarkeder.

		Europa	N.-Amer.	S.-Amer.	Indien	Østen	Austr.	Gen.-Index
Gennemsnitstal	1898 1913	100	100	100	100	100	100	100
»	1913	110	113	123	106	117	128	116
	1923	Dec.	134	133	120	124	125	130
	1925	Dec.	117	122	117	110	155	122
	1927	Dec.	106	116	114	114	140	119
	1928	Dec.	122	131	126	127	157	132
	1929	Dec.	117	95	95	109	93	100
	1930	Dec.	90	87	94	104	85	95
Gennemsnitstal	1931	86	90	90	87	92	103	92
»	1932	85	86	82	92	91	92	88
	1933	86	79	79	90	87	86	85
»	1934	88	79	80	93	88	88	86
»	1935	93	82	81	94	84	85	87
»	1936	102	94	94	103	98	100	98
	1937	165	125	140	159	154	153	149
	1937	Nov.	164	130	125	162	149	146
	Dec.	141	118	109	141	127	122	126
	1938	Jan.	125	118	111	143	129	126
	Febr.	118	109	122	130	120	113	119
	Marts	109	111	130	120	112	112	115
	April	108	114	132	106	109	113	114
	Maj	109	111	132	112	106	113	114
	Juni	107	108	127	112	105	113	112
	Juli	106	108	120	112	105	113	111
	Aug.	104	110	125	110	106	113	111
	Sept.	108	110	121	114	113	112	113
	Okt.	110	111	114	113	105	112	111
	Nov.	108	111	116	108	101	112	109

# DANSK SKIBSFART 1938

Af Direktør *E. Møgaard*.

Dansk Dampskibsrederiforening.

Med den i 1937 rundt om i Landene voksende Forstaaelse af Nødvendigheden af at forøge Verdensomsætningen, og paa Baggrund af den faktiske Bedring af Fragtmarkedet, som gradvis fandt Sted fra Februar til September 1937, var der berettiget Grund til at være nogenlunde optimistisk med Hensyn til Aaret 1938, men denne Optimisme holdt ikke Stik.

Aaret begyndte langt fra lovende for Dansk Skibsfart: Tonnageoplægningerne steg lidt efter lidt fra Aarets Begyndelse og kulminerede først henimod September Maaned, da der kom noget mere Liv i Fragtmarkederne, hvilket dog ikke var ensbetydende med lønnende Beskæftigelse. At Oplægningerne overhovedet gik ned var kun et nyt Bevis paa, at de danske Redere, saasnart den mindste Lysning melder sig, gør alt, hvad der kan gøres for at holde Skibene i Fart. Selvom der, som anført, var lidt mere Liv i Fragtmarkederne henimod Aarets Slutning, har Aaret 1938 i det store og hele været en Skuffelse, og kun de Rederier, som i 1937 havde været i Stand til at sikre sig Kontrakter frem i Tiden, eller som har Specialskibe af en eller anden Art, har kunnet sikre sig en rimelig Fortjeneste.

Om de gældende Minimalfragters Værdi for Fragtmarkedet hersker der delte Meninger. I visse Markeder har de dog utvivlsomt hindret et Sammenbrud, medens de paa andre har været medvirkende til at formindske Efterspørgslen efter Tonnage.

Det Statistiske Departements Fragtindeks viser et Gennemsnit paa 128,1 for Aarets første 10 Maaneder, hvad der er 32,8 Points lavere end det tilsvarende Gennemsnit i 1937, og Udgifterne er ikke faldet, men tværtimod steget paa mange Omraader.

Den oplagte Tonnage, der ved Aarets Begyndelse udgjorde ca. 10.000 B.R.T., androg paa det højeste i 1938 ca. 62.000 B.R.T., for endelig praktisk talt at ophøre i November Maaned.

Fremtidsudsigterne for Skibsfarten er det altid yderst vanskeligt at udtale sig om. Helt lyst tegner de ikke.

Da daarlige Tider for Skibsfarten imidlertid navnlig skyldes svigtende Samhandel Landene imellem, og mindre Samhandel fører til Synd i Lagerbeholdningerne, hvilket igen medfører, at Forbruget efterhaanden overstiger Tilførslerne af nye Varer, kan man maaske haabe paa, at Lagrene, der i det sidste Aar ikke er blevet forsynet nævneværdigt, inden længe maa trænge til Fornylse, og at dette vil medføre større Beskæftigelse indenfor Skibsfarten.

Skulde Skibsfarten saaledes paany staa overfor en Bedring i Konjunkturerne og Rederierne faa Mulighed for atter at indtjene haardt tiltrængte Midler til Fornylser og Konsolidering, er det absolut nødvendigt, at dansk Skibsfart, der som bekendt ikke modtager Statsstøtte af nogen Art, men maa konkurrere med fremmed Skibsfart, der baade er statssubventioneret og beskyttet ved Præferencer, for fortsat overhovedet at kunne virke til Gavn for Landets Økonomi, bliver forskaanet for Paalæg af nye Byrder og forøgede Krav til dens Ydeevne. Dansk Skibsfarts Velfærd beror næst Konjunkturerne paa, at den faar Arbejdsfred, og at dens Initiativ ikke lammes af Frygt for nye Byrder og Krav.

Den danske Handelsflaade, som pr. 1. Januar 1938 bestod af 472 Dampere, 544,475 B.R.T., 1474 Motorskibe, 59,579 B.R.T. og 17 Sejlskibe, 1,306 B.R.T., eller tilsammen af 1,963 Skibe, 1,143,360 B.R.T., har i Aarets Løb haft en Afgang af 38 Skibe, 22,684 B.R.T. og en Tilgang af 72 Skibe, 61,067 B.R.T., og bestod pr. 15. November 1938 af 469 Dampere, 560,690 B.R.T., 1,511 Motorskibe, 619,457 B.R.T. og 17 Sejlskibe, 1,596 B.R.T. eller ialt 1,997 Skibe, 1.181,743 B.R.T.

Takket være Aaret 1937 har der altsaa i Aarets Løb fundet en lille Forøgelse Sted. Forøgelsen kunde og burde imidlertid have været væsentlig større. Men Tillid til og Tryghed for Fremtiden maa sikres, forinden man kan regne med en virkelig betydelig Udvikling af Dansk Skibsfart.

*E. Møgaard.*

# DANSK SKIBSBYGNING I 1938

Af Direktør *H. P. Christensen*.

Helsingørs Jernskibsværft og Skibsbyggeri.

Ligesom forrige Aar har de danske Skibsværfter i 1938 været godt beskæftiget, idet der er afleveret 32 Skibe med en Bruttotonnage af 141.000 Tons, og ca. 142.000 Ind. HK., hvilket er lidt mere end i 1937, hvor der blev afleveret 138.000 Bruttotons.

Tonnagen ligger dog en Del lavere end i 1932, hvor dansk Skibsbygning naaede sit Maximum med 156.000 Bruttotons, medens Produktionen i det darligste Aar, 1933, var saa langt nede som 25.000 Bruttotons.

Langt den overvejende Del af Tonnagen er Motorskibe, idet der kun er bygget 3 Dampskibe med en Bruttotonnage af ca. 11.000 Tons og 7.000 HK.

Tankskibene har været noget mindre fremtrædende end i det foregaaende Aar, men de udgør dog  $\frac{1}{3}$  af den samlede Tonnage, idet Odense Staalskibsværft, som i Aar kun har bygget Tankskibe, har afleveret 6 Tankskibe paa 48.000 B.R.T. med 74.000 ts. dw. Af Last- og Passagermotorskibe er der bygget 11 Skibe

fra 4.000 til 11.500 Tons d.w. med Fart fra 12 til 16 Knob. Det største af disse er det ved Nakskov Skibsværft til Det Østasiatiske Kompagni byggede m.s. »Kina», 11.500 Tons d.w. og 16 Knobs Fart. Endvidere er der bygget 4 noget mindre Last- og Passagermotorskibe. Af egentlige Frugtskibe med Isolering og Køleanlæg, som for faa Aar siden indtog en fremtrædende Plads i de danske Skibsværfters Produktion, er der i Aar bygget 4 Skibe, indrettet til Banantransport. Af Passagerskibe er der af Burmeister & Wain bygget 2 større Motorskibe til Rumænien paa ca. 7.000 B.R.T., som paa Proveturen opnaaede en Fart af 25,3 Knob. Desuden er der bygget 2 Dampskibe paa 3.000 Tons d.w. med Spildedampturbine af Helsingør Systemet og enkelte mindre Specialskibe.

Der har i Aar været en meget betydelig Produktion af Skibsmaskiner paa ca. 250.000 HK. omfattende Hoved- og Hjælpedieselmotorer og ca. 6.000 HK. Dampmaskiner med Spildedampturbiner. Størstedelen

af Maskinanlægene er indbygget i de ved de danske Værfter byggede Skibe, men ogsaa en Del er leveret til udenlandske Værfter.

Arbejderantallet ved Skibsværfterne har gennemsnitlig været omkring 14.500 Mand, men desuden har en Række andre Industrivirksomheder haft en betydelig Beskæftigelse ved Levering af elektriske Maskiner og Køleanlæg etc. til Værfterne.

Arbejds lønningerne steg i Foraaret 1938 med 6 pCt., og Værfternes sociale Udgifter er ogsaa forøget, bl. a. ved at den lovmæssige Ferie med Løn er udvidet fra 6 Dage til 10 Dage i 1939 og 12 Dage i 1940.

Fremskaffelsen af Staalmaterialer til Skibsbygning, som forrige Aar skabte betydelige Vanskeligheder for Værfterne, paa Grund af den særlige Politik, det internationale Staalkartel førte overfor Skandinavien, er i Aar foregaaet mere normalt efter de Aftaler, som de skandinaviske Værfter har truffet med Kartellet.

Fra engelsk Side har der sidste Aar ved visse Lejligheder i Pressen været rejst Kritik overfor skandinavisk, særlig dansk Skibsbygning, som Følge af den Konkurrence, engelsk Skibsbygning møder fra udenlandsk Side, en Kritik, der dog ikke med Rette kan rejses mod dansk Skibsbygning, og som maa hvile paa mangelfulde Oplysninger.

Tager man den skandinaviske Skibsbygning under Oet, er Tonnagen af de Skibe, der bygges til fremmede Redere mindre end den Tonnage, skandinaviske Redere kontraherer ved Værfter udenfor Skandinavien, og der er af engelske Redere i de senere Aar kun kontraheret ganske faa Skibe i Skandinavien, medens skandinaviske Redere har bygget og stadig bygger mange Skibe i Udlandet, derunder ogsaa i England.

Dansk Skibsbygning maa købe sine Materialer i Udlandet til Verdensmarkedets Priser, og Lønniveauet i Guld for Skibsværftsarbejderne er i Danmark og Sverige efter de foreliggende Oplysninger meget nær det samme som i England, saaledes at Forholdene med Hensyn til Materiale og Arbejds løn er de samme og Valutaforskellen konkurrencemæssigt uden Betydning. Subvention ydes ikke under nogen Form til dansk Skibsbygning, og de danske Værfter ønsker stadig at bevare fuld Handelsfrihed uden Regeringsindgriben og mener bedst derigennem at kunne bevare sin Konkurrenceevne paa Verdensmarkedet.

Med Hensyn til Beskæftigelsen for danske Værfter i det kommende Aar ligger Forholdene gunstigt, idet de fleste af Værfterne har Ordre til Levering  $1\frac{1}{2}$ —2

Aar fremover. I denne Forbindelse maa det dog erindres, at der i Danmark nu kun findes ca. 20 Beddinger til Bygning af Skibe over 1000 Bruttotons, medens der i 1920 tilsvarende var ca. 38 Byggebeddinger, idet de fleste af de Værfter, som blev bygget under og umiddelbart efter Verdenskrigen, er nedlagt og Værftanlægene realiseret, medens de bestaaende Værfter er moderniseret og teknisk forbedret, saaledes at en for Værfternes Konkurrenceevne heldig Koncentration er opnaaet.



H. P. CHRISTENSEN

En Del af Aaret var Tilgangen af nye Ordre kun meget ringe, men i de sidste Maaneder har Interessen for Nybygninger været betydelig, og de danske Værfter har faaet mange nye Ordre, særlig fra skandinaviske Redere, som har fundet det hensigtsmæssigt at afløse ældre Tonnage med nye, moderne Skibe, efter at det er blevet klart, at der ikke foreløbig er Udsigt til Nedgang i Priserne, da man ikke kan forvente, at Løn og Materialeprisen vil gaa ned. Selv om Rederne finder, at der ikke for Tiden er et rimeligt Forhold mellem Fragterne og Skibspriserne, bygger Rederne dog i Forventning om, at Fragtpriserne i det lange Løb maa afpasse sig efter, hvad det koster at fremstille Skibe.

H. P. Christensen.

## MERINDKOMSTSKATTEN

*Forfatteren, Skibsmægler Vilhelm From Bartrumsen kommenterer paa sin sædvanlige livfulde Maade det svundne Aar.*

**F**arvel 1938! — Vi skal ikke bebrejde dig noget. Det, der er sket, mens din Gang forløb, var ikke dine Gerninger, men de Menneskers, som Livet opretholdt gennem Vejtrækningens Naadegave.

Naar en Menneskehed vasker Hænderne og giver »Tiden« Skyld for diverse Skavanker, bruges der forkert Adresse, og Vasken bliver til Tørvask.

— Noget af det, der i det gamle Aar tidligst bekræftedes, blev Kendsgerningen, at det gyldne Smil, som i 1937 faldt paa Rederierne, var netop saa flygtigt, som et Smil kan være. Og som Smilet var kort, var Guldglansen forgængelig. Der faldt Skygge over den: Merindkomstskatten.

Om denne Merindkomstskat er der talt og skrevet meget. For og imod. Det forlyder, at man fra prominent Side har forkyndt, at Skat er værdiskabende.

Det matematiske Bevis for Rigtigheden blev dog næppe leveret sammen med Paastanden. — Man har Lov til at formode, at kun Matematik parret med Astronomi kan vise Vej til den Maane, hvor Rederne vil kunne finde de Værdier, Merindkomstskatten har skabt.

Som der tales fra Magts og Myndigheds Centrum, raabes der fra Periferien. Der foreligger som bekendt fra Søfolkernes Ungdomsforbund en Tilkendegivelse, som fastslaar det betimelige i at paalægge Rederierne Merindkomstskat. Erklæringens saglige Vægt blev snigrende vurderet af et førende Hovedstadsblad, saa Folk, der betvivlede Sagligheden, kunde faa Lejlighed til at revidere Begreberne. — Astronomi er virkelig en Videnskab, der lader sig popularisere.

Imod denne Front, der støtter sig til Himmelmets Mystik, staar de mere jordbundne Skibsredere, hvis modstræbende Holdning dikteres af Forhold, som har hjemme i den nederste Del af Klodens Atmosfære. Som f. Eks. naar et Rederi godtgør, at der til Fordel



for Merindkomstskatten maatte vinkes Farvel til de to nye Skibe, man havde tænkt sig at lade bygge.

Folk, der tager sig af Petitesseer, kan med et syrligt Smil notere, at for hvert Rederi, der maatte vinke paa samme Maade, blev den danske Handelsflaade saa meget fattigere, blev der saa meget mindre at gore for dem, der beskæftiger sig med Skibsbygning og Skibsfart.

Der findes Mennesker, som — af Surhed eller andre Grunde — sysler med Spekulationer over, at Havsnød er et saa elastisk Begreb, at Skibe udmærket godt kan strande inde i Landet, nemlig paa Skattekontorerne. — Dér strander de ufødte Skuder. Dér visner en Generations Kim til Fortræd for den Flaade, der lige saa lidt som et Menneskesamfund kan begaa sig, naar Gamlingerne kommer i Overtal.

Livets Norm arter sig som en Blanding af søde og sure Ingredienser. Men Folk, hvis Gerning er Fragtskibe at eje, Skibe at forvalte, finder, at de sure Asjeters Størrelse gor det vanskeligt at skaffe Plads til en Sukkerskaal paa Bordet. Kosten er i Færd med at blive saa ensidig, at det næsten er Synd at kalde den Blanding.

— — At holde Fartøjer i Drift kræver en klækkelig økonomisk Indsats. Tilstedeværelsen af denne Forudsætning er dødssikker. Med Penge i Klemme og Skibe paa Søen skal der disponeres til en Yderlighed, hvor Indsigt og Dristighed indgaar halsbrækkende Alliancer. For *hvor* ligger Forsigtighedens yderste Kant? Den Grænse, der gaar mellem Fodfæste og Fald, er ikke kortlagt; den skelnes kun, naar Instinktet er i Orden. Men den danske Reder, der vil lege med i international Konkurrence, maa kunne færdes i Grænsens Omraade, fordi han ifølge sin Placering som dansk Reder paa flere Maader er handicappet i Forhold til Konkurrenterne. Og som hans betragtningsmæssige Dispositioner er krævende, maa hans Administration være perfekt. Dette sidstnævnte Forlangende kan ikke imødekommes af ethvert Godtkøbsmenneske. — Fylder man Københavns Raadhushal med Folk, der, hver for sig, er flinke til at tjene Penge, og derpaa ud af Skaren piller de Enere, som ogsaa forstaar at administrere de Penge, de tjener, vil Skarens Sortering resultere i en stor Flok og en lille Hob. Den lille Hob, der kan administrere, er vist i Handel og Vandel nok saa meget værd som Flokken. — — For at være levedygtig dansk Reder maa man alle helst være placeret i Hoben.

Naa: Skibene sejler. Rederen disponerer og administrerer. Det eneste, han forlods er sikker paa, er, at der er sat Penge i Foretagendet, Kapital, som det bliver hans Sag at faa gjort frugbringende. Heldigvis er der vistnok en god Sportsaand i ham; for det er rimeligvis gennem selve Turneringen, han henter den Forfriskelse og Opmuntring, der gor det muligt for ham Aar efter Aar med samme Utrættelighed og Elan at gore Plads for sine Skibe paa Verdensmarkedet, selv om Udbyttet i Sæsoners sammenhængende Række kun dækker de nødvendige Krav til Opretholdelse af Slagkraft og Beredthed til at gribe Udviklingschancer. I bedst muligt Omfang holder han sine Fartøjer i Drift. Sejladserne skaffer Beskæftigelse til Besætningerne og tilfører Deviser, der for Landet betyder det samme som Ilt for Lungerne.

Saa sker det, at der kommer et Aar med Vilkaar, som gor det muligt at indsejle den runde Ekstraskilling, han ikke har sovet sig til. Nu er der Basis for Henlæggelser og for den Supplering og Fornyelse, som skal til, hvis man fremdeles vil staa som effektiv Kombattant i den store Kappelstrid Havene over. — Og nu kan Aktionærerne faa et beroligende Plaster efter de magre Aar. — —

Saaledes var Stillingen, da 1937 præmierede Reder-



Skibsmægler VILHELM FROM BARTRUMSEN

ne med en Sæk Penge. Nu kunde man omsider faa frisk Luft i Brystkassen.

Vi tænker os, at en Svømmer efter en lang Dykning løfter sit Ansigt over Vandskorpen for at trække Vejret tilgavns. Han har lige faaet smagt paa den livsalige Luft; saa kommer der en Haand og klemmer om hans Næsebor. — Ned med dig igen! Ingen Fraadseri her.

Det var noget lignende. Merindkomstskatten gjorde ved Rederne.

Søfolkenes Ungdomsforbund har forklaret hvorfor: »Vi kan ikke tilslutte os Redernes Indignation over Merindkomstskatten for Skibsfarten, idet vi ikke anser denne Skat for urimelig i Forhold til andre Erhverv.»

Saaledes omtrent lød Ordene. Det hele er saa enkelt, at en Messedreng kan give Situationen i en Nødskal.

Efter den øjeblikkelige Indstilling her i Landet bedømmes Skibsfarten som noget, man ikke bør tage op til særlig Vurdering under Hensyn til Erhvervets nationaløkonomiske Værdi og dets — i Forhold til andre Erhvervsgrene — specielle Afhængighed af det usentimentale Verdensmarked. Rederierne har at passe deres Job og holde Lovene. Statsstøtte bryder de sig jo ikke om. De bryder sig heller ikke om at beskattes til Skjorten, men da det er umuligt at imødekomme Godtfolks samtlige Ønsker, maa de finde sig i at have Modgang paa det Punkt, der beskæftiger sig med Skatten.

Udenfor Landets Grænser finder man Modbilledet. Dér statssubventioneres Skibsfart til Støtte for Skibe, som under deres fremmede Flag i Forvejen er godt og vel saa konkurrencedygtige som de danske. — Det er underholdende at betragte de to Yderligheder. Paa den ene Side Statstilskud; paa den anden Side Beslaglæggelse af en afgørende Del af Fortjenesten. —

Lad os alligevel ønske glædeligt Nytaar!

Til Styrkelse af den sunde Optimisme, uden hvilken Skibsfart — i hvert Fald dansk Skibsfart — ikke kan drives.

Vilhelm From Bartrumsen.

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » » »

**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 · TELEF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olie — H &amp; W Dæklak

»Rensoline»

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

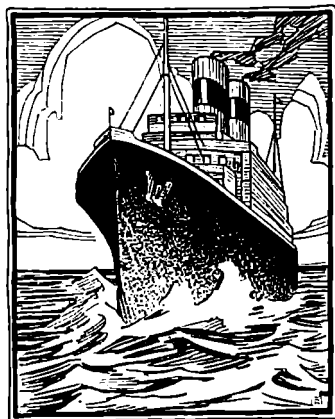
AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**Suenson & Jespersen**  
 COPENHAGEN K



SHIPOWNING . CHARTERING . CLEARANCE  
 PURCHASE AND SALE OF TONNAGE  
 INSURANCE . AVERAGE AGENCY

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**Telegram-Adr.: "Holm&W"  
Amaliegade 36

Det populære  
 Par

**TUBORG LAGER ØL**  
**TUBORG PILSNER**

## DIREKTØR E. MAEGAARD 50 AAR



Dansk Dampskibsrederiforenings administrerende Direktør, cand. jur. E. Maegaard fylder den 8. Januar 50 Aar, og fra Dansk Søfartstidende skal der i den Anledning samtidig med at vi bringer vor Lykønskning rettes en Tak til Direktør Maegaard for den altid redbone Hjælp, han har ydet os og den Forstaaelse, han har vist vort Arbejde.

Dansk Skibsfart har i Direktør Maegaard sit samlende Midtpunkt; gennem en Aarrække har han været

Mellemeddet mellem Rederne og Offentligheden og som den fra alle Sider anerkendte Forhandlingsleder har han udført et for hele det dansk Samfund betydningsfuldt Arbejde.

Det var sikkert det heldigst mulige Valg, der blev gjort da den daværende Sekretær i Fragtnævnet og senere tillige i Dansk Dampskibsrederforening i 1920 blev udnævnt til Foreningens administrerende Direktør. I de siden da forløbne ca. 19 Aar har Direktør Maegaard i højere Grad end nogen anden beskæftiget sig med alle Problemer indenfor dansk Skibsfart og har deltaget i en Uendelighed af Forhandlinger, der tit truede med at gaa i Haardknude men ikke mindst takket være hans Evne til at bringe Forhandlingerne over det døde Punkt endte lykkeligt.

Fra talrige Sider har man anerkendt Direktør Maegaards Indsats, og man behøver blot at se paa Rækken af de Tillidshverv, der i Aarenes Løb er blevet ham betroet for at blive klar over, at han udøver en betydningsfuld Indflydelse ikke blot indenfor dansk Skibsfart men indenfor Skibsfarten i sin Helhed, saavel som indenfor hele det danske Samfund. Det skal blot nævnes, at Direktør Maegaard er Medlem af Dansk Arbejdsgiverforenings Hovedbestyrelse, Medlem af Bestyrelsen for A/S Dansk Radio, Medlem af Bestyrelsen for den danske Afdeling af La Société internationale pour l'enseignement commercial, af Repræsentantskabet for den danske Afdeling af Foreningen for danske Somandshjem i fremmede Havne, af Hovedbestyrelsen for The International Shipping Federation, London, af Bestyrelsen for Comité International Maritime, Antwerpen, af Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde og Kronborgmuseet o.s. v. Og alt dette har Direktør Maegaard naaet inden sit fyldte 50. Aar. Der vil i de Aar, der kommer, uden Tvivl i stærkest mulig Grad blive lagt Beslag paa hans Arbejdsevne og Forhandlingsdygtighed. Vi ønsker ham Held i hans fremtidige Arbejde samtidig med at vi takker ham for den personlige Indsats han har gjort overfor Dansk Søfarts Tidende og for den Velvilje og Imødekommenhed han altid har lagt for Dagen overfor vort Blad.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE'S" FRAGTBERETNING ★

Tiden mellem Jul og Nytaar er befragtningsmæssigt set som Regel meget stille, hvilket ogsaa har været Tilfældet i den forløbne Uge. I de store Befragtningscentre, London og New York var Børserne ogsaa lukkede om Mandagen, og da dette skrives, foreligger der endnu ikke Efterretninger om Stemningen, efter at der igen er aabnet for Forretninger. Der synes dog at kunne spores en svagt bedre Tendens, specielt hvad tidlig Tonnage angaar, men det er naturligvis for tidligt at sige noget definitivt om, hvilken Vej Udviklingen vil tage.

River Plate Markedet har været roligt, og der har faktisk kun været en enkelt Afslutning af en 6.000 Tønner paa Basis af Minimumsraten. Heller ikke de andre Kornmarkeder har vist større Interesse for Tonnage. Fra Northern range og Golfen er der sluttet enkelte Baade paa Basis af Minimalraten til U.K. Cont. Australien har taget en enkelt Baad til Taku Bar paa Basis af Minimalraten.

De øvrige oversøiske Markeder har været stille. Scrapjern er sluttet fra U.S. Atlantic til Japan til den noget bedre Rate af 19/- med Option Gulf 1/- mere. Det nordamerikanske Marked er iøvrigt ret svagt i Øjeblikket, og der noteres ikke over 17/- for Scrapjern fra Northern range til Gdynia.

Fra Cuba ligger Raten noget fastere, og der kan antagelig i Dag faas tæt op imod 17/- for stor Tonnage til p.p. U.K. Cont. Iøvrigt noteres der 6.000

Tons fra San Domingo til Casa Blanca til 15/-, Option Marseilles 16/-.

Pacificystmarkedet har været uden større Aktivitet, men det synes som der er Mulighed for bedre Rater, specielt hvad prompt Tonnage angaar. Paa det gamle Aars sidste Dag sluttedes 7.500 tons Scrap fra Columbia River til Japan til den gode Rate af \$4.20 paa sædvanlige f.i.o. Betingelser. Der cirkulerer en Del Ordre paa f.i.o. Basis for Træ fra Columbia River/British Columbia range til Shanghai og Nordkina til omkring £6,250.- for Baade paa omkring 430,000 cbft. hale. Fra British Columbia til U.K. er sluttet til 23/6 paa sædvanlige f.i.o. Betingelser.

I Østen er Tonen en Smule fastere for Januar/Februar Positioner. Soyabønner vil positivt betale 28/- for Januar Tonnage, og Ris fra Saigon indikerer samme Rate for Februar Positioner. Iøvrigt noteres Ris fra Kohsichang til Venezuela/Columbia/Vestindien for Januar Lastning til omkring 29/-.

De indiske Markeder er uforandrede. Kerner fra Madraskysten indikerer stadig 26/-, og fra Karachi Siden er sluttet italiensk Tonnage til 23/-.

De europæiske Markeder har naturligvis ligeledes været præget af Helligdagene, og Forandringerne har været minimale. Trælastmarkedet er i Realiteten lukket for denne Sæson, og af Forretning for den kommende Sæson noteres der kun faa Ordre.

De udgaaede Kulmarkeder er uforandrede, Wales



**MATTHEWS,  
WRIGHTSON & CO., LTD.**

og  
**MATTHEWS, WRIGHTSON  
(SHIPPING) LTD.**

London,

*Ønsker alle deres Forbindelser  
et godt Nytaar.*

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.  
WASA (Finland)**

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

**CADENIUS & GRAHN A/B**  
SKIBSMÆGLERE  
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KUL-IMPORTØRER

Erabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (8 lines)  
Vinkco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Monje Graa Patentmaling til udenbords Brug

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

**Skibsproviantering**

Schiffshandler Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762 Amallegade 43,  
Efter Kl. 8 Ordrup 3096 København K.  
Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornödenheder

REDERI- OG HANDELSSELSKABET  
**MONTANA A/S**  
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

Port Said 6/-, Wales/Buenos Ayres 9/6d. Det hjem-  
gaaende Middelhavsmarked er maaske en Kende liv-  
ligere, men Rateniveauet er uforandret. Fra Sortehavet  
har Russerne taget Tonnage for Erts til Northern  
Range til 11/-.

Timecharlermarkedet har været relativt livligt, og  
der er sluttet adskillige Baade for enkelte Rejser eller  
korte Rundture. Af repræsentative Afslutninger skal  
nævnes 8800 tons ældre langsom Dieselbaad, Leve-  
ring Japan, Tilbagelevering U.S.N.H. via Nordpacific  
til 5/3d. 7000 tons 10 Knobs Diesel, 2 Aar til \$1.15.

Vestindiamarkedet er fortsat sløjt. Sidste Afslutning  
var \$1.15 for 3000 Tonner.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Oplægningerne

Med det nye Aar begynder vi igen Offentliggørelse  
af oplagte Skibe. Tendensen har desværre nu igen vist  
stærk opadgaaende Tendens. Den 2. Januar var der: Op-  
lagte Skibe: 26 med Brutto Tons: 31.239. Dødvægt: 42.151.

### Fhv. Minister Niels Høst 70 Aar

Den 3die Januar fyldte den tidligere Direktør i D.F.D.S.,  
fhv. Minister i Prag *Niels Høst* 70 Aar. Direktør Høst  
fører nu en Privatmands Tilværelse i Czekoslovakiet, men  
udførte i mange Aar et betydningsfuldt Arbejde herhjem-  
me. I 1905 knyttedes han, som ung Soofficer, til D.F.D.S.  
og beklædte Stillingen som Direktør til 1921, da han  
blev udnævnt til Gesandt i Tokio, hvorfra han i 1923  
forflyttedes til Prag, hvor han virkede til sin Afsked i  
1934. I de sidste Aar var han tillige Gesandt i Warszawa  
og i nogle Aar i Belgrad. Det er et meget omfattende og  
meget forskelligartet Arbejde, Direktør Høst kan se tilbage  
paa, og selv om han end lever fjernet fra Danmark, er han  
ikke glemt herhjemme.

### »Sleipner«s Forlis

I April i Aar sank Det forenede Bogserselskabs Bugser-  
baad »Sleipner« under Bugseringen af American Scantic  
Lines Damper »Mormacsea« i Frihavnen, hvorved Maskin-  
mester S. Hermansen og Matros V. Larsen fra »Sleipner«  
druknedes. »Sleipner« blev senere bjerget af Svitzer, og  
Bugserselskabet søgte at sælge Skibet paa Grund af den  
skete Ulykke, men det var ikke muligt at faa »Sleipner«  
solgt, hvorfor det blev ophugget, uden at Skibet først var  
blevet repareret. »Sleipner« indbragte kun 3500 Kr.

Der blev derefter som omtalt af Det forenede Bogsersel-  
skab rejst Erstatningskrav ved Sø- og Handelsretten mod  
Moore & Mc. Cormack, Inc., New York. Man krævede  
54,462 Kr. i Erstatning for Bjergning og den Skade, der er  
lidt ved, at man har maattet skille sig af med Bugserbaa-  
den.

Denne Sag var fornylig til Procedure i Sø- og Handels-  
retten.

Overretssagfører Poul G. Cohn var modt for Sagsøgerne  
og motiverede Erstatningskravet. »Sleipner« har foretaget  
Slæbningen efter de givne Ordre, sagde Overretssagföre-  
ren, og det er ikke dens Manøvrer, der har ført til Ulyk-  
ken. Skibet vilde have et Medansvar, hvis det intel har  
foretaget sig for at afværge Ulykken, men første Gang  
»Sleipner« mærkede Skruevandet, gav det 6 korte Stød i  
Fløjten.

Højesteretssagfører Ballhausen krævede paa de sagsog-  
tes Vegne Frifindelse. Fra alle Sider havde man i første  
Omgang opfattet Advarsels-signalerne som Advarsel for  
»Mormacsea«, idet man mente, at der var Fare for, at Ski-  
bet kunde stode sammen med en Boje. Først da man horte  
Signalerne for anden Gang, opdagede man, at »Sleipner«  
ikke befandt sig paa Bagbordsiden, hvor man antog, at  
den var, men at den var ved Styrbord og var i Færd med  
at synke.

Sagen blev derefter optaget til Dom.

### Spithead Anduvning

Trinity House meddeler, at Begyndelsen af hvert sjette  
Stød af Lufttaagesignalet fra »Nab Fyr« fremtidig vil falde  
sammen med Begyndelsen af den anden lange Streg i  
hvert Radiosignal. De to Signaler er saaledes synkroniseret  
hver 6. Min. og giver derved et Middelt til at finde Af-  
standen fra Nab Fyr.

For at finde Afstanden skal Observatoren lytte efter  
Begyndelsen af den anden lange Streg i Radiosignalet, og  
naar han horer den sætte et Stopur i Gang. Lige saa  
snart han horer Begyndelsen af Lufttaagesignalet, skal  
Uret igen stoppes. Antallet af Sekunder multipliceret med  
1,87 giver Afstanden i Kabellængder, dog kun tilnærmel-  
sesvis, da Lydens Hastighed i Luften varierer med Tem-



peraturen og Lufttrykket. Man maa nøje iagttage, at det hørte Stød virkelig er det rigtige Signal og ikke et Ekko, og yderligere passe paa ikke at regne Tiden fra den første lange Streg i Radiosignalet, men fra den anden. Det maa erindres, at denne Maade at finde Afstanden paa, kun er en ekstra Hjælp ved Navigationen, og at den er underkastet de sædvanlige Forandringer ved Overføring af Lyd gennem Luften.

Søfarende anmodes om at tage Observationer af disse forsøgsvis synkroniserede Signaler, naar Lejlighed gives, og indsende en Rapport over den Værdi de tillægger Systemet. Rapporten bedes indsendt til: The Secretary, Trinity House, Tower Hill, London, E.C. 3.

#### Aarbog for den danske Fiskerflaade 1930

Fiskeridirektoratet har paa Iver C. Weillbach & Co.'s Forlag udgivet den 46. Aargang af »Aarbog for den danske Fiskerflaade 1930«.

I Fiskeriaarbogen, der er eneste officielle Haandbog for Fiskere, findes optaget de vigtigste Love og Bestemmelser vedrørende Fiskeri og Sejlads, de vigtigste Fyr i danske Farvande m. fl. Steder, Fartøjsforlegelse, Bekendtgørelse om Radioanlæg og Radiotjeneste i Skibe til Betyrrelse af Sikkerheden paa Søen, Fortegnelse over Radiolyr paa Jyllands Vestkyst og i den sydlige Del af Nordøen, Fortegnelse over radiotelefoniske Vejrrapporter etc., Fortegnelse over Radiostationer, Morsetegn for Radiolyr paa Jyllands Vestkyst m. fl. Steder, forskellige Havne-reglementer, Uddrag af Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde og andre Oplysninger af Værdi: saasom Almanak, nautiske Tabeller, Omsætningslabeller for Maal og Vægt, Fiskeristatistik, Livredning, Jagttabel m. m. m.

#### Den finske Stats Rederilaanefond

I 1928 blev der i Finland oprettet en Rederifond til Fremme af indenlandsk Rederivirksomhed, og i November i Aar er der, efter hvad det danske Gesandtskab i Helsingfors meddelede, udstedt en Forordning om Forvaltningen af Fondens Midler og om Betingelsen for at opnaa Laan.

Ifølge Forordningen bevilges Laan af Fonden af Ministeriet for Handel og Industri efter Indstilling af Søfartsstyrelsen, og Ministeriet fastsætter ligeledes Laanbetingelserne og den Sikkerhed, der skal stilles for ydet Laan. Laanet, der i Almindelighed højest kan andrage 50 pCt. af Skibets Værdi, skal tilbagebetales ved aarlige Afurag fra og med det tredje Laaneaar. Laanets Lobelid afhænger af Skibets Alder og Klassifikation, dog skal Laanet være fuldt tilbagebetalt senest inden otte Aars Forløb.

Forordningen indeholder endvidere den Regel, at hvis et Fartøj lige saa hurtigt og godt kan bygges i Finland som i Udlandet, maa Laan kun bevilges paa Betingelse af, at Skibet bygges paa finsk Værft.

## PERSONALIA

### 25 Aar i Fyrvæsenet

En kendt og afholdt Mand indenfor Fyr- og Vagervæsenet, Overmatros *Emil Chr. Sindahl* havde den 1. Januar været i Fyrvæsenets Tjeneste i 25 Aar. Jubilaren, der i sin Ungdom har sejlet, har i de forløbne Aar gjort Tjeneste paa Drogden Fyrskib, indtil dette i Fjor blev erstattet af det faste Fyr, og er nu paa Fyrskibet »Lappegrundens«. Sindahl, der alle Aar har boet i Dragør, er en kendt Mand i den lille Lodsby.

### Sø- og Handelsretten

Under 23. December — meddeles det officielt — er Generalkonsul Holger Adolph, Grosserer Emil C. Hertz, Direktør C. A. Andersen, Grosserer P. G. Jacobsen, Generalkonsul Paul Lehmann, Konsul L. Tholstrup, Grosserer Axel W. Th. Malling, Isenkræmmer Emil C. Brønnum, Grosserer Vilh. Albertsen og Vekselerer Ludvig Palsby udnævnte til handelskyndige Medlemmer af Sø- og Handelsretten i København for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1943, Grosserer Vilh. Albertsen dog kun til Udgangen af Aaret 1941 og Vekselerer Ludvig Palsby kun indtil Udgangen af Aaret 1939.

Endvidere er Kontreadmiral Axel Topsøe-Jensen udnævnt til søkyndigt Medlem med særligt Navigationskendskab af samme Ret indtil Udgangen af Aaret 1941 og Maskinmester O. Chr. Hansen og Maskinmester Julius August Ludvigsen udnævnte til søkyndige Medlemmer med særligt Maskinkendskab af nævnte Ret indtil Udgangen af Aaret 1942.

### 80 Aar

Tidligere mangeaarig Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *A. P. J. C. Andersen*, fyldte Tirsdag 80 Aar.

### Dødsfald

En af den danske Skibsførerstands kendte Mænd, Kaptajn *A. C. Winslow* er afgang ved Døden paa Sygehuset i Frederikshavn.

Kaptajn Winslow var Fører af Rederiet Progress' Dampers »Wilhelm Colding«. Paa Rejse med sit Skib fra Skotland til Næstved blev han angrebet af Lungebetændelse og maatte landsættes i Frederikshavn, men Sygdommen var for vidt fremskreden.

Kaptajn Winslow blev 54 Aar gammel. Han begyndte sin Sømandskarriere i de store Fanø-Sejlskibe. Efter Styrmandseksamen kom han ind i Rederiet J. Lauritzen og gik med Damperen »Cito« i 1916 over i Rederiet Progress. Han var bl. a. belønnet med den svenske Medaille for Druknedes Redning for Bjærgning af en svensk Skibsbesætning.

## POSITIONSLISTE PR. 3. JANUAR 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Helsingør 7.12.  
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Kbhvn. 1.1.  
s.s. *Aarø* ank. Kbhvn. fra Middlesbrough.  
s.s. *Aase* afg. London 29.12. til Oporto via Antwerpen.  
m.t. *Aase Mærsk* afg. Cartagena 9.12.  
s.s. *Absalon* afg. Sax 27.12.  
m.s. *African Reefer* afg. Los Angeles 31.12.  
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, ank. Shanghai 3.1. hjg.  
s.s. *Agnete* afg. Vlissingen 7.12. til Dakar.  
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Port Said 28.12.  
s.s. *Alabama* afg. Madeira 2.1. til Kvaleberget.  
s.s. *Alfa* afg. Rotterdam 3.1.  
s.s. *Alf* ank. Kbhvn. 27.12.  
s.s. *Algarve* afg. Kbhvn. 31.12. til Antwerpen.  
s.s. *Algier* afg. Kbhvn. 2.1. til Antwerpen.  
m.s. *Almena* ank. Helsingør 7.12.  
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Colombo 3.1. til Aden hjg.  
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Frederikshavn 2.1.  
m.s. *American Reefer* pass. Dungeness 2.1.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Southampton 28.12. til St. Thomas udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Gibraltar 23.12. til Haifa.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 10.12. til New York.  
s.s. *Anna* afg. Kbhvn. 3.1.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. New York 30.12. udg.  
s.s. *Anne* afg. Alexandria 12.12. til Haifa.  
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 2.1. til River Plate.  
m.s. *Arizona* afg. Santos 3.1. til Rio.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Zeebrugge 25.12. til Kalundborg.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Noumea 31.12.  
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Kap Det Gode Haab 29.12. p.R.t. Las Palmas hjg.  
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Methil 31.12.  
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 29.12. østg.  
m.s. *Asnæs* afg. London 3.1.

m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Catanuann 31.12.  
s.s. *Astrid*, Madsen, i limecharter paa West Indies.  
s.s. *Astra* ank. Ghent 25.12.  
m.s. *Australian Reefer* pass. Mona 1.1.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Wallaroo 31.12. til Las Palmas hjg.  
s.s. *Avance* ank. Korsør 19.12.

### B

s.s. *Belgien* afg. Amsterdam 28.12.  
m.t. *Bente Mærsk* afg. Corpus Christi 25.12. til Genoa.  
s.s. *Bergenshus* ank. Kbhvn. 31.12.  
s.s. *Bertha* ank. Methil 27.12.  
s.s. *Bes* pass. Lizard 3.1.  
s.s. *Betta* pass. Finisterre 2.1.  
s.s. *Betty Mærsk* ank. Souris 23.12.  
s.s. *Birgit*, Johansen, afg. Aalborg 13.12. til West Indies.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Havana 30.12.  
s.s. *Birgitte* ank. London 21.12.  
s.s. *Birte*, Andersen, oplagt i Kbhvn.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Bonita*, Farup, pass. Pentland Firth 31.12.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Aden 30.12. til Colombo udg.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 31.12. til Newcastle-on-Tyne.  
m.s. *Brasilian Reefer* afg. Necochen 31.12.  
s.s. *Brasilien* afg. Rio 19.12. til Madeira.  
s.s. *Britta* ank. Goole 2.1.  
s.s. *Broholm* ank. Haifa 2.1.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Norfolk, Va. 2.1.  
s.s. *Brynhild* afg. Madeira 23.12. til Kbhvn.

### C

m.s. *California* afg. Moss 20.12. til River Plate.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Vancouver 27.12. udg.  
m.s. *Canadian Reefer* pass. Cristobal 22.12.  
s.s. *Carmen* afg. Genoa 3.1.  
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 19.12.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3.1.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	484 75	AMSTERDAM.....	283,55
BERLIN.....	194,20	STOCKHOLM.....	115,50
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81 75	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	109 50	PRAG.....	10,75
ROM.....	25,70	WARSAWA.....	92,10

s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 3.1. til Odense.  
 m.s. *Chastine Mærsk* ank. Tokuyama 20.12.  
 m.s. *Chilean Reefer* pass. Mona 24.12.  
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Brisbane 2.1. udg.  
 m.s. *Chr. Holm* ank. Caripito 31.12.  
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Cuba 24.12.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Buenos Aires 20.12.  
 s.s. *Christiansborg* pass. Kbhvn. 2.1.  
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Stettin 30.12.  
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt i Kbhvn.  
 m.s. *Columbia*, Bronér, forv. ank. Moji 6.1.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Antwerpen 14.12.  
 s.s. *Cyril*, Lisberg, ank. Gdynia 1.1.

## D

s.s. *Dagmar* ank. London 2.1.  
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 13.12.  
 s.s. *Dagmar* ank. Aalborg 17.12.  
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Danzig 2.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Danmark* ank. Hamburg 3.1.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden 4.1. til Port Said hjg.  
 s.s. *Delaware* afg. New York 23.12. til Oslo.  
 m.s. *Duala*, Larsen, afg. Seattle 28.12. til Panama Kanal hjg.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Zeebrugge 8.12. til Bintan.  
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Rotterdam 24.12.  
 s.s. *Effe Mærsk* afg. Bayonne 21.12.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. London 3.1.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Charles 4.12. til Middelhavet.  
 s.s. *Elisabeth* ank. Kbhvn. fra Grangemouth.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. London 29.12.  
 s.s. *Ellen* ank. Kbhvn. 28.12.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Trinidad. Cuba 29.12.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Tyne 2.1.  
 s.s. *Else* afg. Bowater 3.1.  
 s.s. *Emanuel* ank. Trelleborg 1.1.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Hull 23.12.  
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Colombo 18.12.  
 s.s. *Energi* ank. Hirtshals 30.12.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Danzig 2.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Enigheden* ank. Struer 31.12.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Norfolk 25.12.  
 s.s. *Erindring* ank. Nakskov 29.12.  
 s.s. *Erna* afg. Helsingør 3.1.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Los Angeles 28.12. til Panama Kanal hjg.  
 s.s. *Ester* afg. Rouen 3.1.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Helsingfors 1.1.  
 s.s. *Estrid* afg. Antwerpen 29.12. til Casablanca.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Göteborg 4.12. hjg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, afg. Kotka 29.12. til Rochester.  
 s.s. *Finland* afg. Kbhvn. til Gdynia.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Nakskov 4.1.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Fredericia 31.12.  
 s.s. *Frankrig* pass. Dungeness 29.12. vestg.  
 s.s. *Fredensborg* pass. Gibraltar 30.12.  
 s.s. *Frederiksborg* pass. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Freja* ank. Gibraltar 18.12.  
 s.s. *Frida* ank. New York 3.1.  
 s.s. *Frode* ank. Baltimore 1.1.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Göteborg 3.1. til Boston, Mass.  
 s.s. *Gerda* ank. Cardiff 30.12.  
 s.s. *Gerd* afg. Susa 17.12. til Cardiff.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. London 31.12.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 15.12. til Yokohama.  
 s.s. *Gorm* afg. Gdynia 3.1. til Frederikshavn.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Panama 21.12.  
 s.s. *Grete* afg. Dakar 1.1.  
 s.s. *Gudenau* afg. Kotka 29.12. til London.  
 s.s. *Gudrun* ank. Halifax 9.12.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Antwerpen 29.12.  
 s.s. *Gunhild* pass. Skagen 15.12. p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Newport 29.12. til Malta.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Hongkong 4.11.  
 s.s. *Gyda* i Gravesend for Reparation 2.1.

## H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Thisted 1.1.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Aalborg 1.1. til Blyth.  
 s.s. *Halfdan* afg. Havre 3.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Hanne* ank. Odense 24.12.  
 s.s. *Hans Broge* pass. Lissabon 20.12. p. R. t. Huelva.  
 s.s. *Hans*, From, under Lasning Lübeck.  
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Bordeaux 22.12.  
 s.s. *Harald* forv. ank. Kbhvn. 3.1.  
 s.s. *Harriet* ank. Hangö 3.1.  
 s.s. *Helene* afg. Kotka 1.1.  
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 29.12.  
 m.s. *Helvig* ank. Haifa 24.12.  
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Kiel 20.12.  
 s.s. *Henry Tegner* ank. Setubal 19.12.  
 m.s. *Herdís* pass. Land's End 17.12. p. R. t. Las Palmas.  
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 2.1.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. Savannah 29.12. til Los Angeles.  
 s.s. *Hilde* ank. London 16.12.  
 s.s. *Holland* ank. Åhus 27.12.  
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 2.1.

## I

m.s. *India*, Krarup, ank. Porto Empedocle 25.12. udg.  
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Naples 27.12.  
 s.s. *Inger Toft* afg. Huelva 29.12.  
 s.s. *Inger* afg. Plymouth 2.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Dungeness 2.1.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, ank. Danzig 29.12.  
 s.s. *Ivar* ank. New York 31.12.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 1.1.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Fredericia 25.12. til Antwerpen.  
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Ushant 9.12. p. R. t. Venezuela.  
 m.s. *Java*, Christensen, ank. Oslo 31.12. udg.  
 s.s. *Jenny* ank. Nakskov 31.12.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Hampton Rds. 4.12. til Hamburg.  
 s.s. *Johanne* ank. Rochester 1.1.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Gibraltar 29.12. til Liverpool.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 4.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* ank. Aalborg 23.12.  
 s.s. *Juliane* afg. Freport 26.12.  
 m.s. *Jullandia*, Topp, ank. Kbhvn. 25.12.  
 s.s. *Jutta* ank. Tel-Aviv 3.1.  
 s.s. *Jytte* lossen i Kbhvn. 3.1.  
 s.s. *Jegersborg* ank. Grimsby 31.12.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Göteborg 2.1. til Limhamn.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. St. George N.Y. 31.12.  
 s.s. *Karen* pass. Gibraltar 23.12.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Dublin 28.12.  
 s.s. *Karla* afg. Manchester 31.12.  
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 30.12.  
 m.l. *Katrine Mærsk* afg. Curacao 20.12.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Ghent 21.12.  
 s.s. *Kentucky* ank. Santos 2.1.  
 s.s. *Kirsten* afg. Helsingør 28.12. til Danzig.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Safi 19.12.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Kbhvn. 29.12. til West Hartlepool.  
 s.s. *Knud* i Dok i Frederikshavn.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles, & Puerto Amuelles.  
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Burntisland 29.12.  
 s.s. *Knut* pass. Kbhvns. Red 27.12.  
 s.s. *Kongea* afg. Åbo 11.12. til Leningrad.

## L

s.s. *Laila* afg. Iquique 27.12.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Rotterdam 1.1. til Southampton udg.  
 s.s. *Lars Kruse* ank. Toulon 26.12.  
 s.s. *Laura* afg. Santos 31.12.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Sourabaya 14.12.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Port Said 7.12. til Bandar Shahpour.  
 s.s. *Lilleborg* pass. Kopervik 2.1.  
 s.s. *Lillian* afg. Kotka 3.1.  
 s.s. *Lily* ank. Huelva 24.12.  
 s.s. *Linda* afg. Haifa 2.1.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. London 29.12.  
 s.s. *Lotta* afg. Haifa 26.12.  
 s.s. *Lotte* afg. Hampton Rds 9.12. til Hamburg.  
 m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires 3.1. til Santos.  
 m.s. *Lundby* afg. Alexandria 31.12. til Piræus.

## M

s.s. *M. G. Holm* afg. New York 16.12.  
 s.s. *Magnus* ank. Danzig 3.1.  
 s.s. *Maja* afg. Hottenau 3.1.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Ushant 25.12. p. R. t. Panama Kanal udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. St. Stephen 23.12.  
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Baltimore 21.12.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Aalborg 10.12. til Vestindien.

s.s. *Margrete* ank. Konigsberg 24.12.  
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Maria* ank. Aalborg 28.11.  
 s.s. *Marianne* afg. Stockholm 28.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Marie Toft* afg. Belton 31.12.  
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Buenos Aires 16.12.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Liverpool 23.12.  
 s.s. *Marna* afg. New York 30.12.  
 m.s. *Marocco* ank. Palermo 2.1.  
 s.s. *Martin Carl*, Christiansen, afg. Aruba 13.12.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Kbhvn. 28.12.  
 s.s. *Marx* ank. Odense 24.12.  
 s.s. *Maryland* afg. Buenos Aires 29.12. til Santos.  
 s.s. *Malhilde Mærsk* ank. Feltiye 10.12.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, pass. Gibraltar 3.12. p. R. t. London hjg.  
 s.s. *Mercur* ank. Svendborg 30.11.  
 s.s. *Mette* afg. Charleston 26.11. til Hamburg.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Manila 15.11. til Hongkong.  
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 7.1. til Antwerpen.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Gdynia 28.12.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Nordenham 1.1.  
 s.s. *Najaden* ank. Immingham 2.1.  
 s.s. *Nancy* ank. Wiborg 2.1.  
 s.s. *Nerna* ank. Rotterdam 3.1.  
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 12.12. til River Plate.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Yokohama 17.12.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Hongkong 28.12. til Keelung.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ventes ank. Tyne 7.1.  
 s.s. *Niobe* ank. Garston 29.12.  
 s.s. *Norco* afg. Hargshamn 13.12. til Danzig.  
 m.s. *Nordbo* ank. Bahia Blanca 12.12.  
 s.s. *Nordborg* ank. Norfolk 2.1.  
 s.s. *Nordby* ank. Tyne 16.12.  
 m.s. *Norden* afg. Manila 15.12. til Kobe.  
 m.s. *Nordfarer* afg. New York 16.12. til St. John, N.B.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Buenos Aires 3.12. til Dakar.  
 m.s. *Nordhval* afg. Wakamatsu 9.12. til Portland, Oregon.  
 m.s. *Nordkap* pass. Philadelphia 1.12. p. R. t. Santos.  
 s.s. *Nordlys* pass. Beachy Hld. 6.12. p. R. t. Norfolk.  
 m.s. *Nordpol* afg. Rashin 4.12. til Karlshamn.  
 m.s. *Nordvest* ank. Philadelphia 30.12.

## O

s.s. *Odin* afg. Göteborg 4.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Olga* ank. Åhus 27.12.  
 m.s. *Olga S.* afg. Hull 29.12. til Jaffa.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Kbhvn. 28.12. til London.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Adelaide 6.1.  
 m.s. *Oregon* ank. Odense 2.12.  
 s.s. *Orion* afg. Zeebrugge 25.12. til Dominica.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Monastir 15.12. til Göteborg.  
 s.s. *Otto Petersen* afg. New York 23.12.

## P

s.s. *P. Madsen* ank. Boston 27.12.  
 s.s. *P. N. Damm* afg. New York 23.12.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Singapore 31.12. til Saigon udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Gdynia 30.12. til West Hartlepool.  
 s.s. *Paula* afg. Haifa 29.12.  
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Scilly 31.12. p. R. t. New York udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 s.s. *Peter Mærsk* afg. Shanghai 30.12. til Hongkong.  
 s.s. *Pia* pass. Dunnet Head 3.1.  
 s.s. *Polly* ank. Svendborg 10.12.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Dunston 31.12. til Kbhvn.

## R

m.s. *Ragnhild* pass. Gibraltar 7.12. p. R. t. Jaffa.  
 s.s. *Randa* pass. Skagen 3.1.  
 s.s. *Riga* afg. Danzig 3.1.  
 s.s. *Rigmor* pass. Gibraltar 24.12.  
 s.s. *Rikke* ank. Bayonne 27.12.  
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 2.1.  
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Hammershus 14.12. p. R. t. Boulogne.  
 s.s. *Robert* pass. Skagen 26.12.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 20.12.  
 s.s. *Rosenborg* pass. Ushant 1.1.

## S

s.s. *Saga* afg. Drammen 3.1. til Randers.  
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Manila 16.12.  
 s.s. *Sansø*, Pedersen, afg. Port Arthur N.B. 29.12.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Randers 2.1.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Gdynia 29.12.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Wilmington N.C. 29.12.  
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Bangkok 27.12.  
 s.s. *Selma* afg. Limassol 3.1.  
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 24.12.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. San Francisco 28.12. til Shanghai udg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Alexandria 2.1.  
 s.s. *Signe* afg. Lisbon 26.12. til Genoa.  
 s.s. *Sigrid* ank. Kolding 24.12.  
 s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 3.1. til Manchester.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Ellesmere 31.12.  
 s.s. *Skagen* afg. Odense 3.1.  
 s.s. *Skagerak* pass. Dungeness 26.12.  
 s.s. *Skandia* ank. Baton Rouge 3.1., afg. 5.1.  
 s.s. *Skjold* afg. Dunkirk 3.1. til Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Gdynia 31.12.  
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 4.1. til Gdynia og Danzig.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Zeebrugge 27.12. til Fredericia.  
 s.s. *Sophie* ank. La Rochelle 25.12.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 3.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Trieste 2.1.  
 s.s. *Stella* afg. Bordeaux 2.1.  
 m.s. *Stensby* afg. Dairen 21.12. til San Pedro.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Boston 30.12.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Huelva 29.12.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Danzig 20.12.  
 s.s. *Svanhild* ank. Kbhvn. 31.12.  
 s.s. *Svanholm* ank. Casablanca 31.12.  
 s.s. *Svend Pii* ank. Lagos 26.12.  
 s.s. *Soborg* ank. Beekton 1.1.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. N. Sundby 3.1. til Odense.  
 m.s. *Tavoma*, Madsen, afg. Fremantle 31.12.  
 s.s. *Tanja* pass. Gibraltar 1.1.  
 m.s. *Tasmania*, Roder, forv. ank. San Pedro 31.12.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kbhvn. 4.1. til Memel.  
 s.s. *Tekla* pass. Dover 29.12. oslg.  
 s.s. *Tennessee* afg. Ardrossan 21.12. til Portland, Me.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Tenerife 16.12. til Liverpool.  
 s.s. *Tomsk* afg. Antwerpen 6.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Tonny*, Schröder, under Losning Skive.  
 s.s. *Tove* afg. Tyne 15.12. til Hamburg.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Sunderland 31.12.  
 s.s. *Transporter* ank. Odense 26.12.  
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Brünshüttel 2.1.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 3.1. nordover.  
 s.s. *Tula* afg. Lissabon 1.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Tunis* ank. Rotterdam 3.1.  
 m.s. *Tureby* afg. New York 31.12. til Rio de Janeiro.

## U

s.s. *Uffe* afg. Aarhus 3.1. til Randers.  
 s.s. *Ulla* afg. Cardiff 3.1.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. King's Lynn 22.12.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Osaka 1.1.

## V

s.s. *Valborg* afg. Cardiff 24.12.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisled 1.1.  
 s.s. *Venus* afg. St. Louis 24.2.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Gironde 27.12.  
 s.s. *Viborg* ank. Glasgow 30.12.  
 s.s. *Viola* afg. Alexandria 13.12. til Beirut.  
 s.s. *Virginia* afg. Madeira 26.12. til Kvaleberget.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Fremantle 8.1.  
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Næstved 26.12.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 27.12. til Dieppe.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 3.1. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Dover 31.12.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer



WORLD WIDE CONTRACTING

DIESEL OIL - BUNKERCOAL  
STEVEDORING - TOWAGE

**JØRGEN A. RASMUSSEN**

33, AMALIEGADE - COPENHAGEN  
TELEGRAMS: JORGARAS



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

54. Aargang.

København 30. December 1938.

Nr. 52.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 13, København K.

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

Næste Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Fredag den 6. Januar 1939.

## I. Østersøen.

3694. (T). Danmark. Bornholm. Nekso. Taagesirene midlertidig ude af Funktion. Annuleret.
3695. Sverige E.-Kyst. Blackan Lystønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.  
(U. f. s. Nr. 51/3474. Stockholm 1938.)  
Blackan Lystønde er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde med samme Fyr-karakter. Samtidig er Tønden flyttet c. 400 m i Retningen  $60^\circ$  og ligger nu paa  $57^\circ 28'_{,15}$  N.  $16^\circ 51'_{,09}$  E.  
(E. f. S. Nr. 47/3331 1938. Kort Nr. 268 og 269.)
3696. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Högarne Fyr. Forandring af Taagesignal udsat.  
(U. f. s. Nr. 51/3465. Stockholm 1938.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 44/3119 1938 meddeles, at den deri omtalte Forandring af Taagesignalet ved Svenska Högarne Fyr paa c.  $59^\circ 27'$  N.  $19^\circ 30'$  E. er udsat til den 1. April 1939.  
(E. f. S. Nr. 44/3119 1938. Kort Nr. 268.)
3697. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 51/3461. Stockholm 1938.)  
Lystønden *Elofsgrund* paa c.  $60^\circ 46'$  N.  $17^\circ 23'$  E. er inddraget for Vinterperioden.
3698. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 51/3458, 51/3459 og 51/3460. Stockholm 1938.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Branthällsudde* c.  $61^\circ 16'$  N.  $17^\circ 13'$  E. *Lilla Ottergrundet. Hunsäkersgrundet. Gerdus Grund. Sörgudden.*

- 3699. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken Fyrskib inddraget for Vinteren.**  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c. 63° 34' N. 20° 56' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 3700. Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib inddraget for Vinteren.**  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Norströmsgrund* paa c. 65° 08' N. 22° 20' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 3701. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**  
(Telegram fra Lods-kontoret i Vasa.)  
Lys- og Fløjtetønden *Helsingkallan* paa c. 63° 36' N. 21° 49' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 3702. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget for Vinteren.**  
(Telegram fra Lods-kontoret i Vasa.)  
Nedennævnte Fyrskibe er inddraget for Vinterperioden:  
*Snipan* c. 63° 26' N. 20° 40' E. *Storkallegrund* c. 62° 40' N. 20° 39' E.
- 3703. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kasko. Kasko nedre Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 35/909. Helsingfors 1938.)  
Lysvinklerne i *Kasko nedre Fyr* paa 62° 21' 08" N. 21° 13' 14" E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pej. fra c. 2° til c. 67°.
  2. Rødt Lys med En-Formørkelser — - c. 67° - c. 92°.
  3. Grønt Lys med En-Formørkelser — - c. 92° - c. 163°.
  4. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c. 163° - c. 174°.
  5. Rødt Lys med En-Formørkelser — - c. 174° - c. 179°.
- Iøvrigt uforandret.
- 3704. Finland. Finske Bugt. Porkkala. Flintgrund. Baake opført.**  
(U. f. s. Nr. 35/907. Helsingfors 1938.)  
En 6 m høj, sort, pyramideformet Baake, *Flintgrund*, er opført paa 59° 54' 14" N. 24° 22' 26" E.  
(Kort Nr. 276.)
- 3705. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Sømærke inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 35 906. Helsingfors 1938.)  
Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 10' 27" N. 24° 58' 02" E. er permanent inddraget.  
(Kort Nr. 276.)
- 3706. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Pukkiø Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 35.919. Helsingfors 1938.)  
Lysvinklerne i *Pukkiø Fyr* paa 60° 26' 32" N. 27° 47' 30" E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Grønt Lys med En-Formørkelser i Pej. fra c. 251 til c. 267°.
  2. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c. 267° - c. 276°.
  3. Rødt Lys med En-Formørkelser — - c. 276° - c. 306°.
  4. Grønt Lys med En-Formørkelser — - c. 306° - c. 338°.
  5. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c. 338° - c. 7°.
  6. Rødt Lys med En-Formørkelser — - c. 7° - c. 26°.
  7. Grønt Lys med En-Formørkelser — - c. 26° - c. 50°.
  8. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c. 50° - c. 72°.
  9. Rødt Lys med En-Formørkelser — - c. 72° - c. 106°.
- Iøvrigt uforandret.

- 3707. (P). Finland. Finske Bugt. Narvi Fyr forandres.**  
(U. f. s. Nr. 35/908. Helsingfors 1938.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Narvi Fyr* paa  $60^{\circ} 14' 44''$  N.  $27^{\circ} 57' 17''$  E. fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $15^s$ , Lys  $10^s$ , Mørke  $5^s$ .  
(Kort Nr. 277.)
- 3708. Estland. Finske Bugt. Narva. Fyr slukket for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 10/35. Tallinn 1938.)  
*Narva Ledefyr* er slukket for Vinterperioden.  
c.  $59^{\circ} 28' N.$   $28^{\circ} 03' E.$
- 3709. Estland. Moon Sund. Fyr slukket for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 10/35. Tallinn 1938.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Haapsalu Havnefyr* c.  $58^{\circ} 57',_8 N.$   $23^{\circ} 30',_8 E.$  *Ramsi. Norrby. Paralepa. Hobulaid. Rohuküla. Heltarmaa. Vorms. Raugi. Kessu. Emmaste. Soru. Orissaar. Orjaku. Trügi. Virelaid. Virtsu.*
- 3710. Estland. Moon Sund. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 10/34. Tallinn 1938.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Nordväina* c.  $59^{\circ} 09' N.$   $22^{\circ} 59' E.$  *Pinukse. Soolarahu. Kumari. Viinakari. Raugi. Kessu.*
- 3711. Estland. Riga Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 10/35. Tallinn 1938.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Küibassaar* c.  $58^{\circ} 26' N.$   $23^{\circ} 18' E.$  *Abruka Forfyr. Roomassaar. Sorgu. Manilaid. Pärnu.*
- 3712. Estland. Riga Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 10/34. Tallinn 1938.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Ipsi* c.  $58^{\circ} 16' N.$   $23^{\circ} 46' E.$  *Pärnu.* Vraglystønden paa c.  $58^{\circ} 07',_2 N.$   $24^{\circ} 13',_9 E.$   
(Se Tillæg.)

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

- 3713. (T). Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Indsejling tilsandet.**  
I Indløbet til *Rungsted Havn* er sket en Tilsanding, saaledes at der for Tiden kun kan paaregnes en Dybde af  $2,5$  m.  
c.  $55^{\circ} 53' N.$   $12^{\circ} 33' E.$   
(Havnelods, Side 169.)
- 3714. Danmark. Sundet. Kongedyb. Tønder inddraget for Vinteren.**  
Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Trekroner NW.* ( $55^{\circ} 42' (15'') N.$   $12^{\circ} 36' (52'') E.$ ). *Trekroner NE. Trekroner SE. Mellemfort N. Mellemfort SE.*
- 3715. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Bjørnø N. Sømærke genudlagt.**  
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Bjørnø N.*, paa  $55^{\circ} 04' (22'') N.$   $10^{\circ} 14' (28'') E.$  er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 50,3614 1938.)

3716. Danmark. Lille-Bælt. Kalvø Rev NE. Sømærke genudlagt.  
Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Kalvø Rev NE.*, paa  $55^{\circ} 06' (53'')$   
N.  $10^{\circ} 06' (07'')$  E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 49/3506 1938.)
3717. Danmark. Lille-Bælt. Mommark NE. Lystønde atter tændt.  
Lystønden *Mommark NE.* paa c.  $54^{\circ} 56' N.$   $10^{\circ} 03' E.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 51/3635 1938.)
3818. Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Østerhage. Klokketønde inddraget for Is.  
Klokketønden *Østerhage* paa c.  $54^{\circ} 53',_6 N.$   $9^{\circ} 47',_3 E.$  er inddraget paa Grund  
af Isforholdene.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3719. Danmark. Isefjord. Lystønder inddraget for Is.  
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:  
*Lysegrund E.* c.  $55^{\circ} 49' N.$   $11^{\circ} 47' E.$  *Skinkelmæren. Høsehalsen. Eskeholm*  
*NW. Bognæs SE.*
3720. Danmark. Kattegat. Samsø. Lushage. Lys- og Fløjtetønde atter tændt. Lushage Fyr slukket.  
Lys- og Fløjtetønden *Lushage* paa c.  $55^{\circ} 45' N.$   $10^{\circ} 38' N.$  er atter tændt, hvorfor  
*Lushage Fyr* igen er slukket.  
(E. f. S. Nr. 51/3689 1938.)
3721. Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Taagesignal forandret.  
Taagesignalet med Klokke ved Fyret paa *Anholt Havn* N.-lige Ydermoles Hoved  
paa  $56^{\circ} 42' 56'' N.$   $11^{\circ} 33' 39'' E.$  er permanent nedlagt og erstattet med et Taagesignal  
med Tyfon, Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stødets Varighed c. 3<sup>s</sup>. Tonehøjde: 460 c/s.  
(E. f. S. Nr. 44/3180 og 50/3567 1938. Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 212.  
Havnelods, Side 37 og 38. Fyr-Fort. Nr. 147.)
3722. (T). Danmark. Kattegat. Asaa Rende N. Stensnæs Lys- og Fløjtetønde  
midlertidig slukket.  
Annulleret.
3723. Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Fyr atter tændt.  
Afmærkning i Orden. Oplysning om Dybde.  
Havnefyrene ved *Øster-Hurup Havn* er atter tændt og Afmærkningen er i Orden.  
Dybden over Barren er 2,<sub>1</sub> m.  
c.  $56^{\circ} 48',_2 N.$   $10^{\circ} 16',_7 E.$   
(E. f. S. Nr. 51/3639 1938. Havnelods, Side 210 og Tillæg Nr. 1, Side 35.)
3724. (T). Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Indløbet tilsandet.  
I Munden af *Skagen Havn* har fundet en Tilsanding Sted, saaledes at Dybden  
i E.-Siden kun er c. 3,<sub>5</sub> m og i W.-Siden c. 5,<sub>0</sub> m. En Uddybning vil snarest finde Sted.  
c.  $57^{\circ} 43' N.$   $10^{\circ} 35',_8 E.$   
(Havnelods, Side 176.)
3725. Danmark. Limfjorden. Løgstør Lystønde inddraget for Is.  
Lystønden *Løgstør* paa c.  $56^{\circ} 58' N.$   $9^{\circ} 10' E.$  er inddraget paa Grund af Isfor-  
holdene.



3726. Danmark. Limfjorden. Løgster Grunde N. Klokketønde inddraget for Is. Klokketønden *Løgster Grunde N.* paa c.  $56^{\circ} 57',_0$  N.  $9^{\circ} 09',_6$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
3727. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Oplysning om Afmærkning og Fyrbelysning. Under Isperioder kan det ikke forventes, at Afmærkningen i den gravede Rende er paa Plads, eller at det midlertidige hvide Fyr paa den E.-lige Læmole er tændt. c.  $56^{\circ} 29',_5$  N.  $8^{\circ} 36',_0$  E.
3728. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Bundundersøgelser afsluttet. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 46/3273 1938 meddeles, at det deri omtalte Stillads, der midlertidig var rejst i *Tyborøn* Havns Hyttefædebassin, nu er fjernet. c.  $56^{\circ} 42',_4$  N.  $8^{\circ} 13',_6$  E. (E. f. S. Nr. 46,3273 1938.)
3729. (T). Norge. Skagerrak. Brøkkestø. Reierskjær Fyr i Uorden. (B. f. F. Nr. 33. Oslo 1938.) *Reierskjær* Fyr paa c.  $58^{\circ} 11',_0$  N.  $8^{\circ} 23',_0$  E. viser for Tiden upaalidelig Karakter. (Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3730. Danmark. Graadyb. Sædenstrand Ledefyr. Oplysning om Fyr. *Sædenstrand* Ledefyr holdes under Isperioder tændt ogsaa om Dagen i usigtbart Vejr. c.  $55^{\circ} 30'$  N.  $8^{\circ} 24'$  E. (Fyr-Fort. Nr. 14.)
3731. Danmark. Graadyb. Lystønder ombyttet med Vintersømærker. Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med Vintersømærker: *Søren Jessens Sand* c.  $55^{\circ} 27',_8$  N.  $8^{\circ} 19',_2$  E. *Stejlen. Jerg. Fovrfeld.*
3732. (T). Holland. Terschellingerbank Fyrskib. Taagesignals Styrke midlertidig formindsket. (B. n. Z. Nr. 295/3760. 's-Gravenhage 1938.) Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Terschellingerbank* paa c.  $53^{\circ} 27'$  N.  $4^{\circ} 47',_5$  E. virker indtil videre kun med halv Kraft.
3733. (T). England. Southwold Havn midlertidig lukket. Havnefyret slukket. (N. t. M. Nr. 2751. London 1938.) *Southwold* Havn paa c.  $52^{\circ} 19'$  N.  $1^{\circ} 41'$  E. er midlertidig lukket og Havnefyret slukket.
3734. England. Lowestoft North Road. Grunde. (N. t. M. Nr. 2706. London 1938.)  
 a. En Grund med  $4,8$  m Vand er fundet  $1,5$  Sm  $72^{\circ}$  fra *St. Margaret's* Kirkespir, som er beliggende paa c.  $52^{\circ} 29'$  N.  $1^{\circ} 45'$  E.  
 b. En Grund med  $9,7$  m Vand er fundet  $3,2$  Sm fra det i (a) nævnte Kirkespir.

**3735. England. Yarmouth Red. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 2706. London 1938.)

Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Gorleston Kirketaarn*, som er beliggende paa c. 52° 35' N. 1° 44' E.:

- a. 4,<sub>8</sub> m — 2,<sub>35</sub> Sm — 81°.
- b. 4,<sub>3</sub> m — 2,<sub>35</sub> Sm — 86°.
- c. 4,<sub>3</sub> m — 2,<sub>4</sub> Sm — 91°.
- d. 5,<sub>5</sub> m — 4,<sub>15</sub> Sm — 96°.

**3736. (P). England. Humber. Grundt Vand.**

(N. t. M. Nr. 2724. London 1938.)

En Grund med kun 4,<sub>8</sub> m ved Springtids Lavvande har dannet sig i det farbare Løb mellem *Lystønden No. 10 Holme Hook* og Fyr- og Klokkeflaaden *No. 11 North Holme*. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

c. 53° 40' N. 0° 12' W.

**3737. Skotland. Firth of Forth. Blae Rock. Lys- og Fløjtetønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 2725. London 1938.)

Lys- og Fløjtetønden *Blae Rock* paa 56° 02' (50") N. 3° 10' (50") W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 14<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 23/1748 1938. Kort Nr. 264.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

**3738. (T). Frankrig. Paimpol. Baaker forsvundet.**

(A. a. N. Nr. 50 3147. Paris 1938.)

Nedennævnte Baaker er forsvundet:

*Roc'h Fave Sud* paa c. 48° 47' N. 3° 02' W.*Bec—Kermarquer* paa c. 48° 46',<sub>7</sub> N. 3° 06',<sub>8</sub> W.**3739. (T). England S.-Kyst. Isle of Wight. St. Helen's Road. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2717. London 1938.)

E. f. S. Nr. 49/3527 1938 annulleres og erstattes med:

Vraget af en Yacht ligger sunket paa c. 50° 42' N. 1° 02' W., 1,<sub>87</sub> Sm 96° fra *St. Helen's Fort Fyr*. En Vragtønde er udlagt tæt E. for Vraget.

**3740. England S.-Kyst. Portland Havn Anduvning. Tønder inddraget.**

(N. t. M. Nr. 2687. London 1938.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 44/3147 1938 meddeles, at de 2 deri omtalte midlertidig udlagte Tønder nu er inddraget.

c. 50° 34' N. 2° 24' W.

(E. f. S. Nr. 44/3147 1938.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

**3741. Frankrig. Brost. Château Fyr atter normalt.**

(A. a. N. Nr. 50/3149. Paris 1938.)

Fyret *Château* paa c. 48° 22',<sub>9</sub> N. 4° 29',<sub>0</sub> W. lyser atter med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 51/3658 1938.)

**3742. (T). Frankrig. Iroise. La Parquette Fyr midlertidig slukket.**

(A. a. N. Nr. 50/3142. Paris 1938.)

*La Parquette* Fyr paa c. 48° 16',<sub>0</sub> N. 4° 44',<sub>3</sub> W. er for Tiden slukket.

3743. (T). Frankrig. Iroise. Rocher Le Bouc. Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 51/3192. Paris 1938.)  
*Rocher Le Bouc* Fyr paa c. 48 11',<sub>5</sub> N. 4° 37' W. er for Tiden slukket.
3744. (T). Frankrig. Les Glénans. Lystønde midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 50/3144. Paris 1938.)  
Lystønden *La Jument* paa c. 47° 39',<sub>0</sub> N. 4° 01',<sub>3</sub> W. er for Tiden slukket.
3745. Frankrig. Pertuis Breton. Les Baleines Radiofyr atter i Virksomhed.  
(A. a. N. Nr. 50/3146. Paris 1938.)  
*Les Baleines* Radiofyr paa c. 46° 14',<sub>7</sub> N. 1° 33',<sub>7</sub> W. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 51/3661 1933.)
3746. (T). Frankrig. Ile de Ré. Coureau d'Oléron. Baaker forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 50/3148. Paris 1938.)  
Nedennævnte Baaker er forsvundet:  
*L'Abbesse* paa c. 46° 13',<sub>3</sub> N. 1° 29',<sub>4</sub> W.  
*Pointeau* paa c. 45° 49',<sub>8</sub> N. 1° 10',<sub>3</sub> W.
3747. Afrika W.-Kyst. Libreville Ankerplads. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 2712. London 1938.)  
Paa et Skær c. 150 m 353° fra det hvide, røde og grønne Blinkfyr paa Molehovedet er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt og grønt, fast Lys.  
c. 0° 23' N. 9° 26' E.
3748. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Warwick Fyr. Midlertidigt Taagesignal oprettet.  
(N. t. M. Nr. 49/3392. Washington 1938.)  
Ved *Warwick* Fyr paa c. 41° 40' N. 71° 23' W. er midlertidig oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 15<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 12<sup>s</sup>.
3749. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden Indløb. Point Lookout. Oplysning om Taagesignal.  
(N. t. M. Nr. 2704. London 1938.)  
Taagesignalet ved *Point Lookout* Fyr paa c. 38° 02' N. 76° 19' W. afgives nu med Nautofon.
3750. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Tangier Sound. Oplysning om Taagesignal.  
(N. t. M. Nr. 2704. London 1938.)  
Taagesignalet ved *Tangier Sound* Fyr paa c. 37° 47' N. 75° 58' W. afgives nu med Nautofon.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
3751. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Sabine Bank. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 48/3348. Washington 1938.)  
1. En sort Lys- og Fløjtetønde *Eighteen-Foot Shoal 3*, der viser hvidt Et-Blink hver 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, er udlagt i 6,<sub>7</sub> m Vand paa 29° 30' 32" N. 93° 27' 23" W.  
2. Fløjtetønden *Sabine Bank 2* paa 29° 28' (15") N. 93° 38' (15") W. er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 4,<sub>5</sub><sup>s</sup>.

- 3752. Colombia N.-Kyst. Morrosquillo Bugt. Oplysning om Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 48/3351. Washington 1938.)  
1. En rød Lys- og Klokketønde, der viser rødt (gulligt) Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 5,5<sup>s</sup>, er udlagt i 10,9 m Vand paa 9° 35' (36") N. 75° 59' (24") W. som Afmærkning for en 9,1 m Grund ud for Indløbet til *Morrosquillo* Bugt.  
2. En sort Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 3,5<sup>s</sup>, er udlagt i 10,9 m Vand paa 9° 40' (12") N. 75° 55' (36") W. som Afmærkning for SW.-Spidsen af en Grund ud for det N.-lige Indløb til *Morrosquillo* Bugt.
- 3753. Venezuela. Margarita Island. Cabo de la Isla (Negro) Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 2702. London 1938.)  
*Cabo de la Isla* Fyr paa c. 11° 11' N. 63° 52' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 17<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm. Fyrets Navn er fremtidig *Cabo Negro*.  
(E. f. S. Nr. 31/2296 1938.)
- 3754. Brasilien. Rio Pará. Bélem Luftfyr. Oplysning om Beliggenhed.**  
(A. a. N. Nr. XXII/114. Rio de Janeiro 1938.)  
*Bélem* Luftfyr er beliggende paa c. 1° 26' S. 48° 29' W., 0,34 Sm 193° fra den i Kortet angivne Plads.  
(E. f. S. Nr. 34/2502 1938.)
- 3755. Brasilien. Port of Bahia. Grund findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 2685. London 1938.)  
Grunden, der var rapporteret at ligge paa c. 12° 58' S. 38° 31' W., 0,62 Sm 50° fra Fort *S. Marelló do Mar*, er forgæves eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 35/2568 1938.)
- 3756. Ecuador. Cape San Lorenzo. Fyr atter normalt.**  
(N. t. M. Nr. 48/3361. Washington 1938.)  
*Cape San Lorenzo* Fyr paa c. 1° 03' S. 80° 55' W. lyser atter med normal Fyr-karakter hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 31/2300 1938.)
- 3757. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Soberanes Point S. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 2749. London 1938.)  
En Grund med 8,7 m Vand er fundet paa 36° 25' 42" N. 121° 55' 50" W.
- 3758. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Pescadero Point W. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 2749 London 1938.)  
Dybden paa c. 36° 33' N. 121° 58' W., c. 0,87 Sm 265° fra *Pescadero Point*, er 1,9 m, og ikke som angivet i Kortet 4,1 m.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3759. Italien W.-Kyst. Genua Bugt. Rapallo Anduvning. Spærret Omraade frivogt.**  
(N. t. M. Nr. 2680. London 1938.)  
Undervandshindringerne, der var udlagt c. 2,5 S. S. for *Punta di Portofino* Fyr paa c. 44° 18' N. 9° 13' E., er fjernet og de udlagte 2 Lystønder inddraget.  
(E. f. S. Nr. 48/3752 1937.)
- 3760. Italien W.-Kyst. Pozzuoli Bugt. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 2699 London 1938.)  
En Grund med 10,1 m Vand ligger paa c. 40° 49' N. 14° 05' E., 0,108 Sm 335° fra *Tenaglia* Fort Fyr.



- 3761. Rumænien. Sorte Hav. Sulina Munding. Lys- og Klokketønde udlagt.**  
 (N. f. S. Nr. 50 5340. Berlin 1938.)  
 En Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 45° 10' N. 29° 45' E., 2,9 Sm 80°,8 fra *Sulina Fyr*.
- 3762. Rusland. Sorte Hav. Odessa Bugt. Forbudt Ankerplads.**  
 (N. t. M. Nr. 2689 og 2733. London 1938.)  
 Det er forbudt at ankre indenfor et Omraade, der begrænses af Breddeparallelernerne 46° 31' 55" N. og 46° 28' 25" N. samt Meridianerne 30° 48' 43" E. og 30° 47' 15" E.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 3763. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Oplysning om Afmærkning.**  
 (N. t. M. Nr. 2690. London 1938.)  
 1. Lystønden *Satan's Gap* paa 30° 27' (00") N. 48° 05' (30") E. er malet grøn.  
 2. Lystønden *Dabbah Spit* paa 30° 24' (30") N. 48° 10' (00") E. er malet rød.  
 3. Lystønden ud for *Harthah Point* paa c. 30° 22' N. 48° 11' E. er malet rød.  
 4. Lystønden S. for *Tuwaila Island* paa c. 30° 27' N. 48° 02' E. er malet rød.
- 3764. Madagascar E.-Kyst. Fort Dauphin Ankerplads. Taarn opført.**  
 (N. t. M. Nr. 2701. London 1938.)  
 Et kendetligt Taarn er opført paa c. 25° 01' S. 47° 00' E., 0,73 Sm 252° fra *Fort Dauphin* hvide, faste Fyr.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 3765. Singapore Stræde. Johore Stræde. Lystønde udlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 2691. London 1938.)  
 En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 1° 28' N. 103° 50' E., 0,91 Sm 249° fra *Siniop* Baakefyr.
- 3766. Sibirien. America-Bay Anduvning. Likhacheva Point. Fyr nedlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 2683. London 1938.)  
*Likhacheva Point* hvide Blinkfyr paa 42° 44' (10") N. 132° 51' (00") E. er nedlagt.  
 (E. t. S. Nr. 51,4001 1937.)
- 3767. Sibirien. Amur Bay. Rychnoi Island. Taagesignal oprettet.**  
 (N. t. M. Nr. 2684. London 1938.)  
 Ved *Rychnoi Island* Fyr paa c. 43° 17' N. 131° 50' E. er oprettet et Taagesignal med Klokke, To-Dobbeltslag hver 3<sup>m</sup>.
- 3768. Kamchatka. Cape Lopatka. Taagesignal nedlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 2692. London 1938.)  
 Taagesignalet med Klokke ved *Cape Lopatka* Fyr paa c. 50° 52' N. 156° 40' E. er nedlagt.
- 3769. Kamchatka. Ozernaya Floden. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 2692. London 1938.)  
*Ozernaya Floden* Fyr paa c. 51° 28' N. 156° 30' E. har en Synsvide paa 9 Sm. Fyret er ubevogtet.

**3770. Kamchatka. Krestovoi Point. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 2692. London 1938.)

*Krestovoi Point* Fyr paa c. 51° 48' N. 158° 08' E. har en Synsvidde paa 5 Sm. Fyret er ubevogtet.**3771. Kamchatka. Avatcha Bay Anduvning. Starichkov Island. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 2692. London 1938.)

Flammens Højde i *Starichkov Island* Fyr paa 52° 47' N. 158° 37' E. er 12 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyret er ubevogtet.**3772. Kamchatka. Avatcha Bay. Oplysning om Taagesignaler og Fyr.**

(N. t. M. Nr. 2692. London 1938.)

1. Taagesignalet med Sirene ved *Dalni Point* Fyr paa c. 52° 53' N. 158° 42' E. er Et-Stød hver 1<sup>m</sup>. Desuden er der ved Fyret install ret en Kanon, der affyres med Mellemrum fra 5 til 10 Min., naar Skibes Taagesignaler høres. Ogsaa en Taageklokke er installeret ved Fyret.

Fyrbygningen er et konisk, sort- og hvidmalet, 15 m højt Taarn.

2. *Stanitski Point* Fyr c. 2,4 Sm 283° fra (1) har en Synsvidde paa 8 Sm. Fyret er ubevogtet.3. Flammens Højde i *Uglvovoi* Fyr c. 3,2 Sm 305° fra (1) er 15 m. Synsvidden: 6 Sm. Fyret er ubevogtet.4. Flammens Højde i *Ismennai Rock* Fyr c. 3,3 Sm 330° fra (1) er 12 m. Synsvidden: 9 Sm. Fyret er ubevogtet.**3773. Kamchatka. Kisuya Floden. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 2692. London 1938.)

*Kisuya* Floden Fyr paa c. 54° 54' N. 155° 40' E. har en Synsvidde paa 7 Sm. Fyret er ubevogtet.**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:*

R 1346 England. — Firth of Solway.

R 1859 England. — Port of Bristol, King road.

R 2872 West Indies. — The Grenadines.

R 97 Belgium. — Zeebrugge harbour.

R 1835 North America, Vancouver. — Clayoquot sound.

T Supplement No. 4 to West Coasts of Spain and Portugal Pilot.

**Tillæg.****I. Østersøen.****3774. Danmark. Gedser. Rødsand N. Fyr atter tændt.**Fyret *Rødsand N.* paa c. 54° 34' N. 11° 56' E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 51/3683 1938.)

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

3775. Danmark. Sundet. Ellekilde Hage Lys- og Klokketønde SE. Vrag uskadeliggjort.  
Vraget af Dampskibet „*Jeanne M.*“, der ligger sunket i 20 m Vand paa 56° 05' (43") N. 12° 32' (21") E., c. 0,7 Sm ud for Kysten ved *Nordskov Mølle*, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget nu er 8,0 m.  
Vragafmærkningen er uforandret.  
(E. f. S. Nr. 51/3630 1938. Kort Nr. 312, 210, 211, 278 og 280.)
3776. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundby Sejl-Forening Lystbaadehavn. Afmærkning inddraget for Vinteren.  
Afmærkningen ved Indsejlingsrenden til *Sundby Sejl-Forenings Lystbaadehavn* er inddraget for Vinterperioden.  
c. 55° 40' N. 12° 38' E.
3777. Danmark. Sundet. Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.  
Lys- og Fløjtetønden *Kalveboderne S.* paa c. 55° 33' N. 12° 29' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en hvid Spirtønde.
3778. Danmark. Sundet. Flinteren. Nordre-Flint Lystønde inddraget for Is.  
Lystønden *Nordre-Flint* paa c. 55° 38' N. 12° 52' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
3779. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.  
Lys- og Fløjtetønden *Bogestrom* paa c. 55° 08' N. 12° 17' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en rød- og hvidstribet Spirtønde.
3780. (T). Danmark. Store-Bælt. Romsø Fyr NNE. Undervandshindring rapporteret.  
Føreren af Dampskibet *Martin Goldschmidt* rapporterer, at Skibet den 22. December 1938 Kl. 0700 tørnede mod en Undervandshindring paa c. 55° 35' N. 10° 51',5 E. c. 4,7 Sm 24° fra *Romsø Fyr*. Skibets Dybgaaende var 5,51 m for og 5,84 m agter. Røringen med Undervandshindringen varede 5 à 6 Sekunder, og der loddedes 19 m.  
Stedet vil lejlighedsvis blive nærmere undersøgt.
3781. Danmark. Store-Bælt. Romsø Klæpen Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.  
Lys- og Fløjtetønden *Klæpen* paa c. 55° 30' N. 10° 45' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en hvid Spirtønde.
3782. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernakø. Forandring af Munkeby Fyr udsat.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 44/3135 1938 meddeles, at den deri nævnte Forandring af *Munkeby Fyr* paa c. 55° 01' N. 10° 17' E. er udsat indtil videre.  
(E. f. S. Nr. 44/3135 1938. Kort Nr. 297, 319, 241, 298 og 279. Fyr-Fort. Nr. 759.)
3783. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lyø Trille Sømærke atter paa Plads.  
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Lyø Trille*, paa 55° 03' (49") N. 10° 09' (18") E. er atter paa Plads og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 51/3633 1938.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**

**3784. Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller. Færdigbyggelse af Fyr udsat.**

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 41/2931 1938 meddeles, at Færdigbyggelsen af *Røsnæs Puller Fyr* paa  $55^{\circ} 45' 00''$  N.  $10^{\circ} 50' 51''$  E. paa Grund af Væjrforholdene er udsat indtil videre.

(E. f. S. Nr. 41/2931 1938. Kort Nr. 220, 252, 227, 299, 278, 211 og 280. Danske Lode, Side 183. Fyr-Fort. Nr. 222. Tillæg Nr. 222 og Afdeling B. Side 13.)

**3785. Danmark. Kattegat. Æbelø Lystønde inddraget for Is.**

Lystønden *Æbelø* paa c.  $55^{\circ} 40'$  N.  $10 10'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

15. Aargang.

København 6. Januar 1939.

Nr. 1.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet. Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre aarlig. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

„Efterretninger for Søfarende“ medtager for de ikke europæiske Farvande kun Forandringer, som vedrører Sejladsen i aaben Sø samt Anduvning og Besejling af de rigtigere Pladser. Efterretningerne meddeles i følgende Orden:

## I. Østersøen.

Østersøen. Danmark (fra Vejsnæs Nakke, incl., til Stevns Fyr, excl.). Sverige (fra Falsterborev Fyrskib excl.). Finland. Rusland. Estland. Letland. Litauen. Memelomraadet. Tyskland. Danzigomraadet. Polen. Tyskland (indtil Falshöft Fyr incl.).

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

Sundet. Danmark (fra Gilbjerg Hoved, incl., til Stevns Fyr, incl.). Sverige (fra Kullen, excl., til Falsterborev Fyrskib, incl.).

Smaalandsfarvandet. (Grænsen mod Østersøen er: ud for Bogestrom en Linie uden om Sandene gennem Bogestromstønden, excl.: ud for Gronaund en Linie uden om Tolken: ud for Guldborg Sund en Linie fra Flinthorne Rev til Skelby. Grænsen mod Store-Bælt er en Linie fra Korsor Kirke over W.-Kysten af Egholm, Agerø og Omø, over SW.-lige Omø-Saalgrund til den E.-lige Pynt af Onse Vig).

Store-Bælt. (Fra Linien „Rosnæs—Fyns Hoved“ til Linien „Gulstav—Kappel Kirke“).

Farvandet Syd for Fyn. (Fra Linien „Turs Rev—Næs Hoved paa Langeland“ til Linien „Skjoldenæs—Horne Næs“).

Lille-Bælt. Danmark (fra Linien „Æbelø—Bjørnsknude“ til Vejsnæs Nakke, excl.). Tyskland (Flensborg Fjord til Falshöft Fyr excl.).

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

Kattegat med Odense Fjord og Isefjord. Danmark. (Fra Gilbjerg Hoved, excl., til Skagen Fyr, excl.; se Store-Bælt og Lille-Bælt). Sverige (fra Kullen, incl., til Paternoster Skår, excl.).

Limfjorden (fra Hals Barre Fyr til Tyborøn Anduvningstønde).

Skagerrak. Danmark (fra Skagen Fyr, incl., til Hanstholm Fyr, excl.). Sverige (fra Paternoster Skår incl.). Norge (til Lindesnæs Fyr, incl.).

## IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

N.-lige Ishav og Nordsøen. Grønland. Rusland (W. for 45° E. Lgd.). Norge (til Lindesnæs Fyr, excl.). Danmark. Tyskland. Holland. Belgien. Frankrig (til Calais, incl.). England (fra South Foreland Fyr, incl.). Skotland (til Duncansby Head, incl.). Orkney Øerne (fra Brough Ness, incl., til N. Ronaldsay, incl.). Fair Isle. Shetlands Øerne (fra Sumburgh Head, incl., til Muckle Flugga, incl.).



**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne samt Irland.**

Kanalen. W.-Kyst af England og Skotland. Irland. Frankrig (fra Calais, excl., til Le Four Fyr, incl.). Ile d'Ouessant. Engelske Kanal Øer. England (fra South Foreland Fyr, excl., Skotland (til Duncansby Head, excl.). Orkney Øerne (fra Brough Ness, excl., til N. Ronaldsa excl.). Shetlands Øerne (fra Sunburgh Head, excl.). Irland.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**

Atlanterhavet. Island. Færoerne. Frankrig (fra Le Four Fyr, excl.). Spanien N.- og W.-Kyst. Portugal. Spanien S.-Kyst (til Kap Trafalgar, incl.). Afrika (fra Kap Spartel incl., til Kap Agulhas, incl.). Kap Verdes Øer. Canariske Øer. Madeira. Azorerne. Bermudas Øerne. Newfoundland E.- og S.-Kyst (fra Kap Spear Fyr, incl., til Galantry Head Fyr, incl.). Sable Island. Cape Breton Island SE.-Kyst (fra Scatari Island Fyr, incl., til Green Island Fyr, incl.). Nova Scotia SE.-Kyst (fra Canso Harbour Fyr, incl., til Kap Sable Fyr, incl.). Forenede Stater i Nord-Amerika (indtil Kap Canaveral, incl.).

**VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**

Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien. Nord-Amerika (fra Kap Canaveral, excl.) Mellem-Amerika (incl. Panamakanalen). Syd-Amerika (til Britisk Guyana). Bahama Øerne Store Antiller. Små Antiller. Syd-Amerika. Guyana. Brasilien. Uruguay. Rio de la Plata. Argentina. Chile. Peru. Ecuador. Colombia. Mellem- og Nord-Amerika. Syd fra indtil o. 40° N. Br.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. Spanien (fra Kap Trafalgar, excl.). Balearisk Øer. Frankrig. Korsika. Sardinien. Italien W.-Kyst (til Kap Spartivento). Sicilien og Øerne mellem denne og Afrika. Italien S.- og E.-Kyst. Adriaterhavet E.-lige Del. Grækenland. Kreta. Ægæiske Hav. Tyrkiet. Sorte Hav og Azovske Hav. Lilleasien. Syrien. Ægypten. Tripolis. Cyrenaika. Tunis. Alger. Marokko (til Kap Spartel, excl.).

**IX. Røde Hav og den N -lige Del af Indiske Ocean.**

Røde Hav og den N.-lige Del af Indiske Ocean. Røde Hav N. fra S. efter. Bugten ved Aden med S.-Kysten af Arabien. Afrika (fra Kap Guardafui, incl. til Kap Agulhas, excl.) Madagaskar. W.-Kysten af Forindien (incl. Kap Comorin). Bengalske Bugt. (Ceylon, Asien Kyst fra Kap Comorin excl., til Bolus Pynt, incl., 103° 30' E. Lgd.).

**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**

Asiens E.-Kyst med Japan. Sunda Øerne. Asiens E.-Kyst (fra Bolus Pynt, excl., 103° 30' E Lgd. til c. 50° N. Br.). Formosa, Filippinerne, Sakhalin (Karajulo). De japanske Øer Australien. New Zealand. Øerne i Stillehavet.

**XI. Bekendtgørelser m. m.**

Sidste „Efterretninger for Søfarende“ for 1938 har Nr. 52.

## Danmark.

1. (T). Advarsel vedrørende Afmærkningen i danske Farvande.
1. Afmærkningen i indre danske Farvande kan paa Grund af Isforholdene ikke forventes at være paa Plads og i Orden.
  2. Signalet for, at Lystønderne ikke kan ventes at være paa Plads, gives.  
(Danske Lods, Side 76. Fyr-Fort. Side 15).

### I. Østersøen.

2. (T). Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag.  
(N. f. S. Nr. 12/1279. Berlin 1938.)  
Vraget af den græske Dampet *Katharina Peppa*, der ligger sunket paa c.  $54^{\circ} 51',7$  N.  $14^{\circ} 21',7$  E., c. 1,5 Sm  $355^{\circ}$  fra *Adlergrund* Fyrskib, er afmærket med en Vraglystønde med S.-Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med En-Formørkelser hver  $5^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $2^s$ .  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/916 1938.
3. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde aftaget.  
Dybden i Havnemundingen og den yderste Del af Forhavnen i *Rødby* Havn er paa Grund af Tangaflejringer aftaget, saaledes at Dybden for Tiden er c.  $4,3$  m i den E.-lige Side af Indløbet aftagende til c. 3 m i den W.-lige Side, medens Dybden i Forhavnen yderste Del er  $3,0-3,7$  m.  
c.  $54^{\circ} 39'$  N.  $11^{\circ} 21'$  E.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/3408 1938.  
(Havnelods, Side 170.)
4. Danmark. Fakse Bugt. Fakse Havn. Afmærkning inddraget for Is.  
Afmærkningen ved *Fakse* Havn er inddraget paa Grund af Isforholdene.  
c.  $55^{\circ} 12\frac{1}{2}'$  N.  $12^{\circ} 10'$  E.
5. (T). Sverige S.-Kyst. Åhus. Lystønde midlertidig slukket.  
(U. f. s. Nr. 52/3529. Stockholm 1938.)  
Lystønden *Åhus redd, inre* paa c.  $55^{\circ} 55',5$  N.  $14^{\circ} 22',7$  E. er for Tiden slukket.
6. (T). Sverige S.-Kyst. Nedjan. Fladingen. Afmærkning i Uorden.  
(U. f. s. Nr. 52/3528. Stockholm 1938.)  
1. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa c.  $55^{\circ} 34',2$  N.  $14^{\circ} 23',5$  E., ved Grunden *Nedjan*, er bortdrevet.  
2. Stagen med Ballon paa c.  $55^{\circ} 59',8$  N.  $14^{\circ} 46',5$  E., ved Grunden *Fladingen*, er sunket.  
Ovnevævnte Afmærkning vil snarest atter blive bragt i Orden.
7. Sverige. Indløbet til Mönsterås. St. Oknö. Lodsudkigsstation lukket for Is.  
(U. f. s. Nr. 52/3586. Stockholm 1938.)  
Lodsudkigsstationen paa *St. Oknö* paa c.  $57^{\circ} 00',2$  N.  $16^{\circ} 32',1$  E. er lukket paa Grund af Isforholdene.

8. (T). Sverige. Gotland W.-Kyst. Stora Karlsö. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 52/3587. Stockholm 1938.)  
Stora Karlsö Radiofyr paa c.  $57^{\circ} 17',4$  N.  $17^{\circ} 57',8$  E. er for Tiden ude af Virksomhed.
9. (T). Sverige. Norköping—Arkö. Lystønder slukket.  
(U. f. s. Nr. 52/3585. Stockholm 1938.)  
Fyrlantererne paa Lystønderne Gränsö sten paa c.  $58^{\circ} 31'$  N.  $16^{\circ} 54'$  E. og Algersgrund paa c.  $58^{\circ} 39',2$  N.  $16^{\circ} 27',7$  E. er fjernet paa Grund af Isforholdene. Selve Tønderne forbliver indtil videre paa Station.
10. Sverige. Södertälje—Femöröhuvid. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 52/3584. Stockholm 1938.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden og erstattet med Vintersømærker:  
*Korsnäsgrundet* c.  $58^{\circ} 51'$  N.  $17^{\circ} 36'$  E. *Algubbsgrundet*. *Vestra Stendörren*.
11. Sverige. Bottniske Bugt. Gävleleden. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 52/3583. Stockholm 1938.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden og erstattet med Vintersømærker:  
*Heros grund* c.  $60^{\circ} 43'$  N.  $17^{\circ} 17'$  E. *Mellanskansrännan*. *Bomhusgrundet*. *Sörgrundet*.
12. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 52/3517, 52/3519 og 52/3521. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Vegagrundet* c.  $63^{\circ} 32'$  N.  $20^{\circ} 27'$  E. *Nordvalen*. *Ellagrundet*. *Rata Storgrund*. *Tjuvholmssundet*, *södra*.
13. Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen. Lodsudkigsstation lukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 52/3518. Stockholm 1938.)  
Rödkallen Lodsudkigsstation paa c.  $65^{\circ} 19'$  N.  $22^{\circ} 22'$  E. er lukket for Vinterperioden.
14. Tyskland. Stolpe Banke S. Vrag.  
(N. f. S. Nr. 34/3656. Berlin 1938.)  
Vraget af den italienske Damper, *San Matteo*, der ligger sunket paa c.  $54^{\circ} 52',9$  N.  $16^{\circ} 50',9$  E. i 16 m Vand, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, og som ligger c. 300 m S. for Vraget. Mindste Dybde over Vraget er 8,8 m.  
(E. f. S. Nr. 35,2534 1938.)
15. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie N. Vrag.  
(N. f. S. Nr. 48 5085. Berlin 1938.)  
Vraget af et c. 30 m langt Fartøj, hvorfra Masten rager c. 2 m over Vandet, ligger sunket i 16 m Vand paa c.  $54^{\circ} 18',9$  N.  $13^{\circ} 56',5$  E., c. 4 Sm N. for *Greifswalder Oie*. Vraget er afmærket med en grøn Vraglystønde med N.-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/3497 1938.
16. (T). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Vraglystønde udlagt.  
(N. f. S. Nr. 52/5491. Berlin 1938.)  
Som Afmærkning for en Del sunkne Apparater er paa  $54^{\circ} 03' 22''$  N.  $11^{\circ} 06' 07''$  E. i 22 m Vand udlagt en grøn Vraglystønde med N.-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3,5<sup>s</sup>.  
Man anmodes om ikke at passere Stedet i nærmere Afstand end 1 Sm.

17. Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 1/4. Berlin 1936.)

Opmærksomheden henledes paa, at man stadig maa regne med, at der i *Kieler Fjord* afholdes Skydeøvelser, Mineøvelser, Spærreøvelser o. l.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/18 1938.

(Se Tillæg.)

11. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bælt.

18. (T). Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Indsejling tilsandet.

I Indløbet til *Rungsted Havn* er sket en Tilsanding, saaledes at der for Tiden kun kan paaregnes en Dybde af 2,5 m.

c. 55° 53' N. 12° 33' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/3713 1938.

(Havnelods, Side 169.)

19. Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.

Naar Skydning fra Forterne omkring *København* finder Sted, vil der blive vist følgende Signaler, der hejses under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrunds Fort* og *Dragør Fort*.

Kugle, Cylinder, Kugle, Kugle	betyder Skydning fra <i>Lynetten</i> .
2 Cylindre	— — - <i>Middelgrunds Fort</i> .
Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle	— — - <i>Flakfort</i> .
Cylinder, Kugle, Kugle	— — - <i>Dragør Fort</i> .
Cylinder, Kugle, Cylinder	— — - <i>Kongelunds Batteri</i> .

Signalfigurerne hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst.

Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse. Skydes der fra flere Forter samtidig, hejses Signalerne for de skydende Forter ved Siden af hinanden.

Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raagens anden Nok. Fra det skydende Fort vises desuden om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Forterne altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.

*Middelgrunds Fort*: c. 55° 43¼' N. 12° 40¼' E. *Dragør Fort*: c. 55° 35¼' N. 12° 41' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/21 1938.

(Danske Lods, Side 272.)

20. (T). Danmark. Sundet. Drogden. Vrag.

Vraget af den svenske Damp *Artemis* ligger sunket i 11 m Vand c. 75 m NE. for Lystønde „C“, der er beliggende paa 55° 33' (14") N. 12° 42' (48") E., ved den gravede Rendes E.-Side ud for *Quartusgrund*. Vraget ligger paa Siden med Masterne langs Bunden. Mindste Dybde over Vraget skønnes at være c. 1 m. En Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt henholdsvis c. 15 m og c. 30 m WSW. for Vraget.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/3500 1938.

21. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.

Naar Skydning fra *Mosede Batteri* finder Sted, vises fra Batteriet om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

Signalet er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Batteriet altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/23 1938.

(Danske Lods, Side 284.)

**22. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.**

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

Der skydes i SE.-lig Retning ud over Vandet S. og SW. for *Avedøre Holme*. Det er forbundet med Livsfare at færdes paa en Del af Terrainet langs Kyster S. og SE. for Skydebanerne samt paa den Del af Søen, der i Skudretningen ligger inde for c. 2¼ Sm fra Kysten.

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

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

Skydeøvelserne afholdes i 1939:

Første Søndag i Januar, Februar, Marts, November og December fra Kl. 0800—Kl. 1200 og desuden første Søndag i Juni, Juli, August, September og Oktober tillige fra Kl. 1400—Kl. 1700 samt sidste Søndag i September fra Kl. 1400—Kl. 1700.

Fra den 2. Januar til 22. December hver Søndag fra Kl. 0700—Kl. 1200 og fra Kl. 1400—Kl. 1700.

Fra den 1. April til 15. Oktober hver Søndag fra Kl. 0700—Kl. 1200.

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

*Avedøre Holme*: c. 55° 36¼' N. 12° 29' E.

(Danske Lods, Side 284.)

**23. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.**

For de nedenanførte Afspærringsomraader vil nedenstaaende Afspærringssignaler blive anvendte ved Skydning fra *Amager Fælled*.

	Flag-signaler	Kuglesignaler				Projektører
	Faste Batteri	1. Signal-mast	2. Signal-mast	3. Signal-mast	4. Signal-mast	Kongelunds Batteri
Lille Afspærring til Grøften c. 300 m S. f. Sdr. Tværvej	1 Flag	2 Kugler helt oppe	1 Kugle helt oppe			
Stor Afspærring indtil 3 km fra Land og indtil en Linie E.-W. gennem Slusen ved Nøragersminde	2 Flag over hinanden	2 Kugler helt oppe	2 Kugler helt oppe	2 Kugler helt oppe	1 Kugle helt oppe	
Størst Afspærring indtil 4 km fra Land og SSW. for Kongelunden indtil 6 km fra Land	2 Flag over hinanden	2 Kugler helt oppe	2 Kugler helt oppe	2 Kugler helt oppe	2 Kugler helt oppe	1 Kugle helt oppe

Desuden i Lyskaster paa Faste Batteri med Lyskeglen rettet mod Syd under Elevation af 30°

Signalmasterne Nr. 1, 2, 3 og 4 er anbragt i Fælledgårddet, der løber Nord—Syd parallelt med *Amagers Vestkyst* henholdsvis c. 1 700 m, c. 3 700 m, c. 5 800 m og c. 8 000 m fra *Faste Batteri*.

Ved Natskydning lyses med en Projektør under en Elevation paa 30° fra *Faste Batteri* mod ret Syd.



24. (T). Sverige. Sundet. Hälsingborg. Indløbet til Norra Hamnbassäng. Havnearbejder. Advarsel.  
(U. f. s. Nr. 10 700. Stockholm 1938.)  
I Indløbet til N.-lige Havnebassin er Ombygningen af den W.-lige Kaj paa-begyndt og i Forbindelse hermed tillige Uddybningsarbejder. Efter Mørkets Frembrud er Grænselinien for den gamle Kaj afmærket med klare Lanterner.  
c.  $56^{\circ} 02',7$  N.  $12^{\circ} 41',5$  E.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 11/729 1938.
25. (T). Sverige. Sundet. Malmö Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
(U. f. s. Nr. 35 2472. Stockholm 1938.)  
Ved Oliehavnen paa W.-Siden af Centralhavnsrenden foretages for Tiden Uddybningsarbejder. Søfarende anmodes om at udvise Forsigtighed ved Passagen af Uddybningsmaskinen, fra hvilken der om Dagen vises en rød Ballon og om Natten en rød Lanterne paa den Side, som kan passeres.  
c.  $55^{\circ} 37',0$  N.  $12^{\circ} 59',5$  E.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/2608 1938.
26. (T). Sverige. Sundet. Skanør Havn. Sømærker midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 34/2458. Stockholm 1938.)  
Paa Grund af Tilsanding i Indsejlingsrenden er følgende Sømærker ved Indløbet inddraget indtil videre:  
a. Sort Stage med Ballon paa  $55^{\circ} 25' (15'')$  N.  $12^{\circ} 49' (38'')$  E.  
b. Stage med Kost paa  $55^{\circ} 25' (30'')$  N.  $12^{\circ} 49' (41'')$  E.  
A n m. Dybden er for Tiden  $1,8$  m ved Middelvandstand.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/2537 1938.  
(E. f. S. Nr. 17/1273 1938. Kort Nr. 249, 210, 291, 262, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 294, Tillæg Nr. 3, Side 48.)
27. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.  
Ved Opmaalingen den 28. December 1938 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $5,7$  m i E.-Siden af Renden,  $6,2$  m i Midten af Renden og  $6,2$  m i W.-Siden af Renden.  
c.  $54^{\circ} 52'$  N.  $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$  E.  
(E. f. S. Nr. 46/3326 1938.)
28. Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.  
Naar Skydning fra *Borgsted Batteri* og *Masnedø Fort* finder Sted, vises fra de nævnte Værker om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.  
Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Værkerne altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/25 1938.  
(Danske Lods, Side 541 og 525.)
29. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vojrø Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.  
Lys- og Fløjtetønden *Vojrø* paa c.  $55^{\circ} 04'$  N.  $11^{\circ} 18'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en rød Spirtønde.
30. (T). Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.  
Indsejlingsrenden til *Mullerup* Havn er tilsandet saaledes, at Dybden indtil videre kun er  $3,45$  m.  
c.  $55^{\circ} 29',8$  N.  $11^{\circ} 10',8$  E.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/3556 1938.  
(Havnelods, Side 142.)
31. Danmark. Store-Bælt. Hvidegrund Lystønde inddraget for Is.  
Lystønden *Hvidegrund* paa c.  $54^{\circ} 52'$  N.  $10^{\circ} 57'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en hvid Spirtønde.

- 32. (P). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernakø. Munkeby Fyr forandret.**  
I Begyndelsen af 1939 vil *Munkeby Fyr* paa  $55^{\circ} 01' 24''$  N.  $10^{\circ} 16' 35''$  E. blive forandret saaledes, at den grønne Lysvinkel mellem Pejlingerne  $270^{\circ}$  og c.  $273^{\circ}$  bortfalder saa Fyret viser rødt Lys fra Pejling  $268^{\circ}$  til  $273^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 44/3135 og 52/3782 1938. Kort Nr. 297, 319, 241, 298 og 279. Fyr-Fort Nr. 759.)
- 33. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende**  
Dybden i den gravede Rende fra Havnen og ud efter *Holmen* er for Tiden kun c.  $3,8$  m. I Løbet af Foraaret foretages en Oprensning til  $4,1$  m, men Opmærksomheden henledes paa, at man altid kan befrygte en Tilsanding af Løbet, da Materialevandringen langs Kysten er meget stærk.  
*Bogense Havn*: c.  $55^{\circ} 34',2$  N.  $10^{\circ} 04',9$  E.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 12/843 1938).  
(Kort Nr. 304, 318 og 241. Havnelods, Side 45, Tillæg Nr. 1, Side 5.)
- 34. (T). Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder. Advarsel.**  
(Meddelelse fra Havneingeniøren i Fredericia.)  
Ved Indsejlingen til *Fredericia* gamle Havn udføres Havnebygningsarbejder hvilket nødvendiggør, at der udvises stor Forsigtighed ved Besejlingen.  
c.  $55^{\circ} 33',4$  N.  $9^{\circ} 45',5$  E.  
(E. f. S. Nr. 26/1947 1938.)
- 35. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.**  
Paa og ved de mellem *Fredericia* By og *Vesterskov* beliggende Skydebaner afholder Garnisonen til forskellige Tider af Aaret Skydning ud over Søen.  
I hvorvel Skydningen er beordret indstillet under Fartøjers Passage, og der saaledes intet vil være at befrygte ved at passere det paagældende Sted, henledes dog Opmærksomheden paa det ønskelige i, at Fartøjer ikke opholder sig i længere Tid end højst nødvendigt i den Del af Farvandet, der ligger i indtil  $1\frac{2}{3}$  Sm's Afstand ud for Skydepladsen. Under Skydningen hejses to Kurveballoner enten paa begge de to paa Skrænten ved Skydebanerne anbragte Signalstænger eller paa den ene af dem.  
*Fredericia*:  $55^{\circ} 33\frac{1}{2}'$  N.  $9^{\circ} 45\frac{1}{2}'$  E.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/32 1938.  
(Danske Lods, Side 345.)
- 36. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.**  
Ved de militære Skarpskydningsøvelser paa Skydeterrænet ved *Halk* vil det være forbundet med Livsfare at besejle det Vandareal, der er beliggende mellem følgende Linier:  
Mod W: En Linie i Retning N.—S. over *Viktoria* Badehotel. (*Kelstrup*).  
Mod E.: En Linie i Retning N.—S. over E.-Kant af *Bolet* Skov.  
Mod S.: En Linie i Retning E.—W. over *Sonderballe*.  
Til Advarsel for Fartøjer mod at komme ind i den ovennævnte under Skydningen farlige Del af Farvandet anvendes følgende Signaler:  
Ved Skydning med Gevær, Rekylggevær og Maskingevær: Paa en Signalmast i den NE.-lige Del af Skydeterrænet paa c.  $55^{\circ} 10',6$  N.  $9^{\circ} 38',8$  E. hejses en Kurveballon.  
Ved Skydning med Morter (Fodfolksskyts): Paa Signalmasten hejses 1 rødt Flag med hvid Spuns eller 1 Ballon med et, to eller tre røde Flag med hvid Spuns.  
Signalerne hejses, en Time før Skydningen begynder.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/33 1938.  
(Danske Lods, Side 369.)
- 37. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.**  
Skarpskydningsøvelser afholdes fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c.  $54^{\circ} 58',6$  N.  $9^{\circ} 45',9$  E.).  
Skydefeltets Grænser er:  
Mod E.: E.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne—Kysten ved *Sandvig* S. for *Brandsbøl*.  
Mod W.: W.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Snogbæk Hage*—Kysten ud for *Lusig* Skov.

Fra en Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning er et rødt Flag med hvid Spuns hejst paa hver af de to Flagmaster paa *Arnkilsore*.

Umiddelbart før Skydningens Begyndelse og som Tegn paa, at der skydes, hejses samme Steder som foran anført en Ballon (Kurvekugle).

Efter hver Skydnings Afslutning eller ved længere, midlertidige Standsninger nedhales Ballonerne som Tegn paa, at der ikke skydes.

Passage af Fartøjer gennem Skydefeltet er tilladt hele Tiden, men det er forbudt at ankre eller drive Fiskeri i Skydefeltet, naar der skydes.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/34 1938.

(Danske Lods, Side 376.)

### 38. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Oplysning om Fyrbelysning.

I. Følgende Forandringer er foretaget ved Fyrbelysningen i *Aabenraa* Havn:

1. *Sydhavnens* grønne, faste Ledefyr er permanent nedlagt.  $55^{\circ} 02' (27'')$  N.  $9^{\circ} 25' (32'')$  E.

2. *Sydhavnens* Vinkelfyr paa  $55^{\circ} 02' 25''$  N.  $9^{\circ} 25' 47''$  E., paa Dækmolen for *Sydhavnen*, er nedlagt og erstattet med 2 grønne, faste Ledefyr, som følger:

a. Bagfyret paa  $55^{\circ} 02' (29'')$  N.  $9^{\circ} 25' (43'')$  E. paa S.-Siden af Pieren mellem *Gammelhavn* og *Sydhavn*. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: c. 1,<sub>8</sub> Sm. Graa Gittermast med rød- og hvidstribet Trekant med Spidsen nedad. Højde: c. 12 m.

b. Forfyret paa  $55^{\circ} 02' 25''$  N.  $9^{\circ} 25' 47''$  E., paa Dækmolen for *Sydhavnen*. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: c. 1,<sub>8</sub> m. Graa Gittermast med rød- og hvidstribet Trekant med Spidsen opad. Højde: c. 7 m.

II. Det grønne og røde, faste Fyr paa  $55^{\circ} 02' (29'')$  N.  $9^{\circ} 25' (54'')$  E., paa den yderste Spids af Pieren mellem *Gammelhavn* og *Sydhavn*, som for Tiden er slukket, vil i Begyndelsen af 1939 blive forandret til at vise grønt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 47/3411 1938. Kort Nr. 318, 319, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 370. Tillæg Nr. 3. Side 55. Havnelods, Side 23. Fyr.-Port. Nr. 459, 461 og 462.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 39. Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.

Naar Skydning fra *Lynæs Batteri* finder Sted, vises fra Batteriet om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

Signalet er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Batteriet altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/36 1938.

(Danske Lods, Side 198.)

### 40. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Puller. Advarsol.

Ved en foretaget Undersøgelse af Dybdeforholdene ved *Schultz's Grund* er der fundet følgende Uoverensstemmelser med Kortet:

Paa  $56^{\circ} 09' 00''$  N.  $11^{\circ} 09' 20''$  E. — 8,<sub>3</sub> m.

—  $56^{\circ} 08' 48''$  N.  $11^{\circ} 09' 01''$  E. — 9,<sub>0</sub> m.

—  $56^{\circ} 07' 27''$  N.  $11^{\circ} 08' 10''$  E. — 12,<sub>5</sub> m.

Det tilraades Skibe med et Dybgaende af 8 m og derover ved Passage W. om *Schultz's Grund* at holde sig W. for den i Kortet angivne 20 m Kurve.

c.  $56^{\circ} 09' N.$   $11^{\circ} 09' E.$

(E. f. S. Nr. 19/1426 1938.)

### 41. (P). Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller. Fyr under Bygning.

I Begyndelsen af 1939 vil det i Søen byggede *Røsnæs Puller* Fyr paa  $55^{\circ} 45' 00''$  N.  $10^{\circ} 50' 51''$  E. træde i Funktion. Samtidig inddrages Lys- og Fløjtetønden *Røsnæs* paa  $55^{\circ} 45' 04''$  N.  $10^{\circ} 50' 28''$  E. Det nærmere Tidspunkt vil senere blive bekendtgjort.

Nogen Tid før Fyret sættes i Drift, vil Taagesignalerne undertiden være i Virksomhed til Forsøg.

Fyret, der er et Vinkelfyr, viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys c. 3<sup>s</sup>, Mørke c. 1<sup>s</sup>, Lys c. 1<sup>s</sup>, Mørke c. 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 13 m. Synsvidde: c. 12 Sm. Lysevne: c. 14,5 Sm for hvidt, c. 11 Sm for rødt og c. 9 Sm for grønt Lys. Fyrbygningen bestaar af et c. 8 m højt, rundt Taarn paa en 6 m høj granitklædt Underdel. Taarnet er rødt med hvidt Bælte. Fyrbygningens Højde: c. 14 m.

Fyret lyser, som følger:

- |                                   |                                     |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 7° til 14¼°. | 7. Grønt i Pejl. fra 195° til 205°. |
| 2. Hvidt i — - 14¼° - 20¼°.       | 8. Hvidt i — - 205° - 210½°.        |
| 3. Rødt i — - 20¼° - 54°.         | 9. Rødt i — - 210½° - 286°.         |
| 4. Grønt i — - 54° - 86¾°.        | 10. Grønt i — - 286° - 352°.        |
| 5. Hvidt i — - 86¾° - 92¾°.       | 11. Hvidt i — - 352° - 358°.        |
| 6. Rødt i — - 92¾° - 195°.        | 12. Rødt i — - 358° - 7°.           |

Taagesignal afgives med roterende, elektrisk Sirene, To-Toner hver 1<sup>m</sup>, Tone c. 5<sup>s</sup>, Pause c. 5<sup>s</sup>, Tone c. 5<sup>s</sup>, Pause c. 45<sup>s</sup>.

Radiofyr, umoduleret. Radiofrekvens: 300,5 kc/s (998 m). Rækkevidde: 10 Sm.

Signalet er:

a. Bogstaverne RNRN .....	8,73 <sup>s</sup> .
b. Pause .....	1,25 <sup>s</sup> .
c. 7 Streger af hver 5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilte ved korte Pauser paa 0,25 <sup>s</sup> .....	36,50 <sup>s</sup> .
d. Pause .....	1,25 <sup>s</sup> .
e. Bogstaverne RN .....	3,75 <sup>s</sup> .
f. Pause .....	8,50 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved Igangsætningen.

Klart Vejr: Ingen Udsendelser.

(E. f. S. Nr. 41/2931 1938. Kort Nr. 220, 252, 227, 299, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 183. Fyr-Fort. Nr. 222, Tillæg Nr. 222 og Afdeling B, Side 13.)

#### 42. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysninger om Havnearbejder.

Bygningen af *Pier II* uden for Nordre Havneplads og Nordre Mole er nu saa vidt fremskreden, at Pierens N.-lige og SE.-lige Flugter er færdigbygget, og Arbejdet paa den SW.-lige Flugt nærmer sig sin Fuldførelse.

c. 56° 09',3 N. 10° 13',5 E.

(E. f. S. Nr. 1/38 1938.)

#### 43. (T). Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag.

Vraget af Fiskerfartøjet *Proven* rapporteres at ligge sunket c. 1 Sm SSW. for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Skade Grund W.*, som ligger paa 56° 05' 44" N. 10° 35' 15" E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/39 1938.

#### 44. (T). Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib SE. Vrag.

Annuleret.

#### 45. Danmark. Kattegat. Rusmandsbanke Lystønde inddraget for Is.

Lystønden *Rusmandsbanke* paa c. 57° 21' N. 11° 13' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

46. (T). Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlertidig slukket. Midlertidigt Bagfyr etableres.
1. Det røde Blinkfyr, Bagfyr i *Nørre-Sundby N.-lige Ledefyrlinie*, er for Tiden slukket paa Grund af Uddybningsarbejder.
  2. I Løbet af den nærmeste Tid vil der paa en af *Limfjordsbroens Lygtepæle*, c. 150 m fra Forfyret, midlertidigt blive etableret et nyt Bagfyr. Lygtepælen vil som Dagmærke blive forsynet med en Trekant med Spidsen nedad.  
c. 57° 03',<sub>4</sub> N. 9° 55',<sub>8</sub> E.
- Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/943 1938.  
(Kort Nr. 271 og 259. Havnelods, Side 25 og 29. Fyr-Fort., Nr. 649 a.)
47. (T). Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Prøveramninger og Prøveboringer. Advarsel.
- I *Agger Sund* vil der i c. 1½ Maaned blive foretaget Prøveramninger fra flydende Rambukke samt Prøveboringer fra en stor Pram.
- Ramninger og Boringer foretages i en Linie umiddelbart E. for den eksisterende Færge fra *Agger Sund N.* til *Agger Sund S.* Dersom flydende Materiel nødvendigvis maa blive liggende i Sejllobet om Natten, vil det blive afmærket med klare Lanterner.  
56° 59' (57") N. 9° 17' (48") E.  
(E. f. S. Nr. 49,3510 1938. Kort Nr. 259.)
48. Danmark. Limfjorden. Vilsund. Bro under Bygning. Advarsel.
- Ved den over *Vilsund* under Bygning værende Bro vil Bropillerne, efterhaanden som de bliver placeret i Sejllobet om Natten blive afmærket med en klar Lanterne.
- En Sænkekasse, som er henlagt for Viderebygning S. for Færgen i *Vilsund W.*, er tillige med de til denne hørende Ankerpontoner afmærkede med klare Lanterner.
- Der arbejdes med en Rambuksflaade beliggende med Sidefortøjninger. Naar denne ligger i Sejllobet, vil den være afmærket Dag og Nat i Henhold til „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ § 5 (se Havnelods, Side 7).  
c. 56° 53',<sub>11</sub> N. 8° 38',<sub>0</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 45/3198 1938. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 470. Havnelods, Side 205.)
49. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Dybde aftaget.
- I *Tyborøn Havn* har der fundet Opgrundinger Sted, saaledes at der i Forhavnen, umiddelbart inden for Indsejlingen, kun kan paaregnes 3,<sub>8</sub> m Vand.
- Tyborøn Havn*: c. 56° 42',<sub>4</sub> N. 8° 13',<sub>6</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 12/911 1938. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 448. Havnelods, Side 199, Tillæg Nr. 1, Side 34.)
50. (T). Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Lystønder slukket.
- Nedennævnte Lystønder er for Tiden slukket:  
*Sælhundeholm Løb Nr. 2 og S.*  
c. 56° 40' N. 8° 14' E.
51. (P). Danmark. Skagerrak. Indsejlingen til Hirtshals Havn. Afmærkning forandres.
- Saasnart Vejrforholdene tillader det, vil følgende Forandringer finde Sted i Afmærkningen ved Indsejlingen til *Hirtshals Havn*:
1. Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost 230 m 348° fra Læmolens Hoved flyttes ind paa mindre Vanddybde, c. 5½ m, omtrent i Forlængelse af den inderste Del af Læmolen og c. 120 m fra Læmolens Hoved.
  2. Den hvide Stumtønde med 1 nedadvendt Kost 500 m 6° fra E.-lige Molehoved ombyttes med en hvid Stumtønde med 2 nedadvendte Koste.
  3. Den hvide Stumtønde med 2 nedadvendte Koste 270 m 6° fra E.-lige Molehoved ombyttes med en hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost.
- Hirtshals Havn*: c. 57° 35',<sub>8</sub> N. 9° 57',<sub>7</sub> E.
- Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/3482 1938.  
(Kort Nr. 236. Danske Lods, Side 123, Tillæg Nr. 3, Side 22, Havnelods, Side 92, Tillæg Nr. 1, Side 12. Som.Fort., Side 19, Nr. 8 A.)  
(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

52. (T). Norge. Rogaland. Utsira. Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 22/1491. Oslo 1938.)  
Utsira Radiopejlstation paa  $59^{\circ} 18' 10''$  N.  $4^{\circ} 54' 47''$  E. er indtil videre ude af Virksomhed paa Grund af Ombygningsarbejder. Stationen vil blive sat i Virksomhed uden nærmere Meddelelse.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/3519 1938.
53. (T). Danmark. Hanstholm. Mole og Havnefyr ødelagt.  
Den yderste Del af *Hanstholm* Havnemole med det derpaa staaende Fyr er skyllet i Havet, saaledes at Havnemolen foreløbig vil være uden Fyrbelysning.  
 $57^{\circ} 07' (39'')$  N.  $8^{\circ} 35' (39'')$  E.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/3438 1938.
54. Belgien. Wandelaar Fyrskib E. Vrag.  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 15. og 17. September 1938.)  
Vraget af det svenske Motorskib *Nippon* ligger sunket paa c.  $51^{\circ} 22\frac{3}{4}'$  N.  $3^{\circ} 05\frac{1}{2}'$  E., c.  $3\frac{1}{4}$  Sm E. for Fyrskibet *Wandelaar*. En grøn Lys- og Klokketønde, der viser grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver  $22^s$ , Lys  $10^s$ , Mørke  $5^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $5^s$ , er udlagt c. 100 m S. for Vraget paa  $51^{\circ} 22' 37''$  N.  $3^{\circ} 05' 23''$  E.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/2740 1938.
55. (T). Belgien. West Hinder Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 26. November 1938.)  
Fyrskibet *West Hinder* paa c.  $51^{\circ} 23'$  N.  $2^{\circ} 26'$  E. er midlertidig ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $10^s$ , Lys  $7^s$ , Mørke  $3^s$ .  
En Lodsbaad opholder sig tæt udenfor Lystønden.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/3445 1938.
56. (T). England. Ray Sand Channel. Farligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
(N. t. M. Nr. 2431. London 1938.)  
En hvid Tønde med Stage og rød Metalstander er udlagt paa hver af følgende Pladser:  
a.  $51^{\circ} 43' 37''$  N.  $1^{\circ} 00' 31''$  E.  
b.  $51^{\circ} 40' 49''$  N.  $0^{\circ} 59' 17''$  E.  
c. Midtvejs paa en Linie mellem (a) og (b).  
Linien, der forbinder de ovennævnte Tønder afmærker E.-Grænsen for et farligt Omraade, som vil blive etableret.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/3352 1938.
57. (T). England. Cross Sand Fyrskib ombyttes midlertidig.  
(N. t. M. Nr. 48. Trinity House, London 1938.)  
Cross Sand Fyrskib paa c.  $52^{\circ} 38'$  N.  $1^{\circ} 57'$  E. er midlertidig for et Tidsrum af c. 2 Maaneder ombyttet med et Reservefyrskib forsynet med Pælemast med Fyrlanternen paa halv Mast. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink hver  $30^s$ , Blinkenes Længde er henholdsvis  $5^s$  og  $1,5^s$ . Taagesignal afgives med Sirene, Tre-Stød hver  $1^m$ , Stødernes Varighed  $2,5^s$  hvert. Undervandssignal afgives med Klokke, 6 Slag efterfulgt af en Pause paa  $15^s$ .  
(E. f. S. Nr. 44/3141 1938.)
58. (T). Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 2182. London 1938.)  
Paa Grund af udlagte Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, er nedennævnte Lystønder udlagt, som følger:  
a. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , er udlagt  $0,8$  Sm  $291^{\circ}$  fra *Oxcars* Fyr.  
b. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $6^s$ , er udlagt  $0,45$  Sm  $293\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Oxcars* Fyr.  
c. En sort Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $12^s$ , er udlagt  $1,4$  Sm  $258^{\circ}$  fra *Oxcars* Fyr.



Al Sejlads ind eller ud af *Firth of Forth* skal foregaa mellem Lystønderne (a) og (b) og N. om (c).

*Det tilraades paa det instændigste at tage Lods.*

Oxcars Fyr: c. 56° 01' N. 3° 17' W.

(E. f. S. Nr. 42/30.3 1938.)

(Se Tillæg.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

### 59. (P). Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen. Reykjavik 1933.)

Det islandske Fyrvæsen meddeler, at Grunden *Brædrabreki* rimeligvis eksisterer og antagelig ligger paa c. 63° 22',<sub>9</sub> N. 22° 28',<sub>2</sub> W. Grunden vil blive nærmere eftersøgt.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/53 1938.

(Kort Nr. 314, 322, 226, 270 og 239. Islandske Lods, Side 187.)

### 60. Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Ifølge Indberetning fra Inspektionsbaaden „*Vífill*“ strækker Skærene N. for *Borgarey* sig noget længere N. paa end angivet i Kortet.

En nærmere Undersøgelse vil blive foretaget, saasnart Forholdene tillader det. c. 65° 58',<sub>7</sub> N. 22° 27',<sub>5</sub> W.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/55 1938.

(Kort Nr. 261, 270 og 239. Islandske Lods, Side 107.)

### 61. Frankrig. Iroise. La Parquette Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 52/3200. Paris 1938.)

*La Parquette* Fyr paa c. 48° 16',<sub>0</sub> N. 4° 44',<sub>3</sub> W. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 52/3742 1938.)

### 62. (T). Frankrig. Raz de Sein. Le Chat Fyr midlertidig slukket.

(A. a. N. Nr. 52/3261. Paris 1938.)

*Le Chat* Fyr paa c. 48° 01',<sub>5</sub> N. 4° 48',<sub>0</sub> W. er for Tiden slukket.

### 63. Frankrig. Les Glénans. Lystønde atter tændt.

(A. a. N. Nr. 51/3193. Paris 1938.)

Lystønden *La Jument* paa c. 47° 39',<sub>0</sub> N. 4° 01',<sub>3</sub> W. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 52/3744 1938.)

(Se Tillæg.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 64. Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.

Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“ er oprettet i:

*København* — Havnekontoret.

*Aarhus* — Havnemesterens Kontor.

Følgende Efterretninger findes til Gennemsyn:

*Norske, Svenske, Finske, Polske, Tyske, Danske, Belgiske, Engelske, Franske, Italienske, Japanske og U. S. A.*

„Efterretninger for Søfarende“ sendes til følgende Centralsteder i Udlandet:

*Bergen, Oslo, Göteborg, Malmö, Stockholm, Helsinki, Tallinn, Riga, Gdynia, Lübeck, Hollenau (bei Kiel), Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Ostende, Newcastle-on Tyne, Hull, London, Southampton, Bristol, Cardiff, Swansea, Liverpool, Glasgow, Belfast, Dublin, Cork, Cobh, Le Havre, Bordeaux, Bilbao, Lissabon, Porto, Gibraltar, Huelva, Malaga, Barcelona, Monaco, Genua, Livorno, Napoli, Palermo, Split, Piræus, Saloniki, Port Said, Alexandria, Casablanca, Funchal, Santa Cruz de Tenerife, Capetown, Durban (Port Natal), Sydney, Fremantle, Shanghai, Seattle, Montreal, Quebec, Saint John, N. B., Halifax,*

*N. S., Boston, New York, Philadelphia, Baltimore, Norfolk, Savannah, New Orleans, Galveston, Mexico, Habana, Santiago, Port au Prince, San Juan, Cristobal, Balboa, Curaçao, Para (Belem), Pernambuco (Recife), Rio de Janeiro.*

Endvidere vil „Efterretninger for Søfarende“ forefindes paa de fleste danske Konsulater i Udlandet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/78 1938.

**65. Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.**

Meddelelser angaaende Is, Vrag og andre Hindringer for Skibsfarten, som fra Skib i Søen — uanset Nationaliteten — afgives til dansk Signal- eller Kystradiostation og ved Land til dansk Statstelegrafstation, vil som hidtil uden Omkostning for Afsenderen blive befordret til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, naar Meddelelserne sendes under Adressen „Søfart, København“.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/79 1938.

**66. Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.**

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 1. December 1937 udstedt følgende Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjeneste, der straks er traadt i Kraft:

I. Almindelige Bestemmelser.

§ 1.

Anmodning om Isbryderhjælp rettes almindeligvis til Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste (Iskontoret), Kristiansgade 12, København (Telegrafiske Henvendelser sendes under Telegramadresse: *Iskontor, København*). Saadanne Anmodninger skal, naar de drejer sig om Isbryderhjælp til Skib i Søen, være ledsaget af Oplysninger om det paagældende Skibs Art, Navn og Hjemsted, om Skibets Bestemmelsessted samt om Ladningens Art og Mængde. Havne, der anmoder om Isbryderhjælp, bør i Almindelighed oplyse, hvilke Skibe, der ventes at ville indkomme til eller er bestemt til Afgang fra Havnen, det forventede Tidspunkt for disse Skibes Ankomst henholdsvis Afgang samt de paagældende Skibes Ladning (Art og Mængde). Alle Anmodninger om Isbryderhjælp indsendes saa tidligt, som Forholdene tillader, saa at Ledelsens Dispositioner lettes mest muligt.

Stats-Isbrydernes Hjælp ydes vederlagsfrit til Havne, for hvilke der udredes Isafgift af de ud- og indskibede Varemængder i Medfør af Lov Nr. 131 af 18. April 1925 (Havne med Vanddybde af 5 m og derover) samt ordentligvis tillige vederlagsfrit til Skibe, som er danske eller bestemt til dansk Havn, jfr. dog § 8.

Anmodning om Isbryderhjælp til Havne med Vanddybde under 5 m, med hvilke der ikke allerede maatte foreligge Overenskomst om Assistance, vil kunne forventes imødekommet, for saa vidt og i det Omfang dertil egnet Isbrydningsmateriel kan have til Raadighed, dog kun under den Forudsætning at den paagældende Havn paa Forhaand erklærer sig rede til at refundere de hermed forbundne Udgifter efter Opgørelse fra Statens Isbrydningsvæsen.

§ 2.

Det er Isbrydningstjenestens Formaal at assistere Skibsfarten i de danske Farvande og at bringe Skibe til og fra dansk Havn, alt i saadant Omfang som disse Opgaver efter de foreliggende Forhold lader sig løse ved Hjælp af det Isbrydningsvæsenet underlagt Materiel. Skibe bestemt til eller for udgaaende fra dansk Havn forudsættes assisteret frem til Havnen eller ud fra denne under Medvirken af de til Raadighed værende kommunale eller private Isbrydere.

Isbrydningstjenestens ovenfor angivne Formaal skal til enhver Tid anses at indbefatte, hvad humanitære eller lignende Hensyn maatte kræve.

For at opnaa den efter Omstændighederne størst mulige Nyttedevirkning af det anvendte Isbrydermateriel vil der i Almindelighed være forbeholdt Stats-Isbrydernes Førere den til Fyldestgørelse af dette Formaal fornødne Handlefrihed.

§ 3.

Ethvert Skib, der modtager Isbryderhjælp fra en Stats-Isbryder, er undergivet dennes Myndighed, saalænge Hjælpen ydes. Som Følge heraf skal Føreren af ethvert Skib, der modtager saadan Hjælp — hvad enten Hjælpen er begæret eller ej — rette sig efter de Anvisninger, der gives fra Isbryderen. Sker dette ikke, er Isbryderen berettiget til atophøre med at yde Hjælp til det paagældende Skib.

## § 4.

- I ethvert Skib, der assisteres af en Stats-Isbryder, skal følgende Regler iagttages:
- Maskinen skal være klar til at bakke med fuld Kraft;
  - naar flere Skibe følger efter Isbryderen, maa intet Skib gaa forbi et andet undtagen efter udtrykkelig Ordre fra Isbryderen;
  - Skibe, der bugseres, maa ikke benytte Skruen, undtagen efter Ordre fra Isbryderen. Slæbetrossen skal være saaledes fastgjort, at den hurtigt kan kastes los, og der skal stadig være en Mand rede til at lade den gaa;
  - Havarier, der er af Betydning med Hensyn til Skibets fortsatte Sejlads, meddeles straks Isbryderen.

## § 5.


Naar Skibe under Isforhold assisteres af Isbrydere, vil under Sejlads og Manøvrer i Isen de nedenfor anførte særlige Signaler være at anvende. Lydsignalerne, der afgives med Dampfløjten eller Sirenen (for Sejlskibes Vedkommende med Taagehornet), skal — med Undtagelse af Signal Nr. 5 — naar de afgives fra Isbryderen, gentages fra Skib til Skib saa vidt muligt i den Rækkefølge, Skibene følger efter Isbryderen.


— betyder en Tone af ca. 4 Sekunders Varighed.

• betyder en Tone af ca. 1 Sekunds Varighed.

(Opholdet mellem de enkelte Toner i et Signal skal være ca. 1 Sekund).

 betyder en Kegle med Spidsen opad.

 betyder en Kegle med Spidsen nedad.

 betyder en Kugle.

Nr.	Signal	Betydning af Signalet givet fra		Med Signal-figurer*)
		Isbryderen	assisteret Skib	
1.	—	Gaa fremad (Følg efter)	Jeg gaar fremad (Jeg følger efter)	
2.	— •	Mindsk Farten (Gaa langsomt frem)	Jeg mindsker Farten (Jeg gaar langsomt frem)	
3.	— —	Stop	Jeg stopper	
4.	• • •	Bak	Jeg bakker	
5.	— • —	Vær klar til at modtage (eller lade gaa) Slæberen	Jeg er klar til at modtage (eller lade gaa) Slæberen	
6.	— — — — — (gentagne lange)	Arbejdet paabegyndes (eller afsluttes)	Jeg er klar	
7.	• • • • • (gentagne korte)	Opmærksomhedssignal	Jeg sidder fast i Isen (Jeg ønsker Hjælp)	

\*) Disse Signaler maa med Undtagelse af Signal Nr. 7 kun hejses om Bord i Isbryderen. Signalerne bevares med Svarstanderen.

Et Fartøj, der ønsker Isbryderassistance, tilkendegiver dette om Natten ved at hejse 2 røde Signallanterner, den ene over den anden.

Alle andre Meddelelser signaleres efter Reglerne i den internationale Signalbog. Iøvrigt gælder de i de internationale Søvejsregler givne Forskrifter med Hensyn til Lydsignaler under Taage, Lydsignaler for Skibe i Sigte af hinanden og Signaler for Skibe i Nød.

## § 6.

Naar der under Isforhold anvendes Luftfartøjer til Støtte for Isbrydningstjenesten, vil det for at opnaa den størst mulige Nyttevirkning være af Betydning, at der i de paagældende Skibe iagttages følgende:

- 1) Nationalflaget (af største Dimensioner) bør være hejst om Dagen;
- 2) Skibets Navn og Hjemsted bør saavidt muligt være malet med mindst  $\frac{1}{2}$  m høje Bogstaver helst paa Skibssiden, men ellers paa Lugepresenning, Sejldug eller lignende, anbragt paa et fra Luften let synligt Sted;
- 3) naar Luftfartøj kommer i Sigte, hejses Signal, angivende Skibets Bestemmelsessted (jfr. endvidere Pkt. 5);
- 4) al Signalering bør være saa kortfattet som muligt;
- 5) Signaler bør ikke hejses paa Mastetop; hvis flere Hejs samtidig vises, bør de være godt adskilt;
- 6) Skib, som ligger fast i Is, kan ved Hjælp af Slagger, Aske eller lignende paa den hvide Isflade skrive sine Meddelelser med ca. 1 m høje Bogstaver;
- 7) naar Nødsignal vises, bør ogsaa angives, hvad Slags Nødstilstand det drejer sig om;
- 8) Svarsignal (Signalet forstaaet) afgives fra Luftfartøj ved et hvidt Signalpistolskud;
- 9) Skib, som er forsynet med Radioanlæg, bør, naar Luftfartøj er i Sigte, holde Vagt ved Radiostationen og lytte paa Bølgelængde 600 m; det bør herved iagttages, at Luftfartøjets Bølgelængde saavel under Opkald som under Korrespondance kan variere meget betydeligt omkring 600 m; Luftfartøjer anvender *Tonesending*;
- 10) Meddelelse til Skibe vil efter Omstændighederne blive nedkastet fra Luftfartøjer paa eller tæt ved Skibet i Depechebeholdere af Gummi. Depechebeholderen skal, saa snart Lejlighed dertil gives, tilstilles dansk Lods-, Told- eller Havnemyndighed for at videresendes til *Flyvevæscnet, Refshalevej, København*.

Danske Luftfartøjer tilhørende Søværnet er kendetegnet paa følgende Maade: En rød og hvid Kokarde paa Vingens Over- og Underside, et dansk Orlogsflag malet paa begge Sider af Sideroret, endvidere et Nummer paa Undersiden af begge de nederste Bæreplaner samt paa begge Sider af Kroppen.

## § 7.

Naar Forholdene kræver det, udsendes til Støtte for Skibsfarten radiotelegrafiske og radiotelefoniske Meddelelser om Is- og Besejlingsforhold i danske Farvande. Disse Udsendelser foregaar til de Tider og paa de Bølgelængder, som bekendtgøres i *Efterretninger for Søfarende*.

## § 8.

Naar den Hjælp, en Stats-Isbryder yder et Skib, finder Sted under saadanne Forhold, at Hjælpen maa anses som Bjærgning, gælder herom de almindelige Regler i 9de Kapitel i Søloven, dog at Bjærgelønnen tilfalder Statskassen.

## II. Isbrydningstjeneste under dansk-svensk Samvirke.

## § 9.

Naar fælles dansk-svensk Isbrydningstjeneste etableres efter derom truffen Aftale mellem vedkommende Myndigheder i Danmark og Sverige, gælder med Hensyn til denne Tjeneste foruden de i Afsnit I indeholdte Regler tillige Bestemmelserne i Bekendtgørelse af 27. Februar 1931 vedrørende Overenskomst om Samarbejde mellem Danmark og Sverige angaaende Isbrydningstjeneste i Øresund og visse tilgrænsende Farvande, jfr. nedenstaaende §§ 10—13.

## § 10.

Isbrydningstjenesten opretholdes af Danmark og Sverige i Fællesskab paa de naturlige Søveje til og fra Østersøen samt i visse tilgrænsende Farvande.

Den geografiske Grænse for denne Isbrydningstjeneste er i Almindelighed afgrænset mod Nord af den Linie i Kattogat eller Skagerrak, hvor Isvanskelighederne i paakommende Tilfælde begynder, og i Østersøen af Meridianen paa 16° Ø. Lgd. Omraadet for Isbrydningstjenesten vil efter Omstændighederne blive udvidet under Hensyn til, hvad de foreliggende Forhold maatte tilsige.

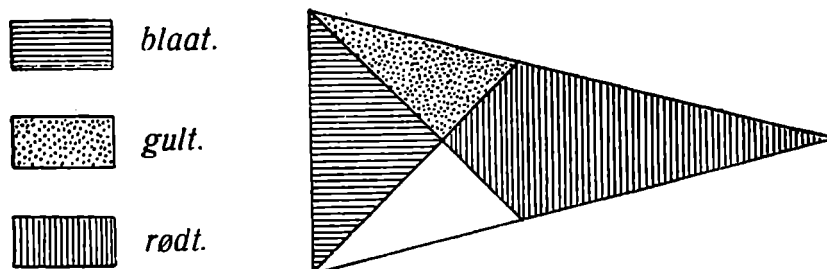
Den fælles dansk-svenske Isbrydningstjenestes Opgave er at assistere, uanset Nationaliteten, Skibe, der efter deres Ladningspapirer medfører fuld Ladning eller nogen betydeligere Partsladning til eller fra dansk eller svensk Havn, og i øvrigt Skibe af dansk eller svensk Nationalitet. Ballastet Skib for indgaaende til eller kommende fra dansk eller svensk Havn vil, uanset Nationaliteten, kunne paaregne Assistance af Isbrydningstjenesten, saavidt Isforholdene tillader. Den heromhandlede Opgave vil efter Omstændighederne kunne udvides til at assistere ogsaa andet Skib end ovenfor nævnt under dets Gennemsejling gennem det i § 10 omhandlede Omraade.

Fællesledelsen for den dansk-svenske Isbrydningstjeneste har Sæde i København (Adr. Kristiansgade 12; Telegramadresse: *Iskontor, København*).

#### § 12.

Naar den fælles dansk-svenske Isbrydningstjeneste er etableret, vil de Isbrydere, der er underlagt den fælles Isbryderledelse, være kendetegnet paa følgende Maade:

Om Dagen: Nedenanførte Stander hejst under Raanokken.



Om Natten: En violet Lanterne under Raanokken.

Svenske Luftfartøjer, der samarbejder med den fælles Isbryderledelse, er kendetegnet paa følgende Maade:

- Kronemærke*, bestaaende af tre sorte Kroner paa lys Bund, malet dels paa Undersiden af de underste Vinger og paa Oversiden af de øverste Vinger (paa Monoplan paa begge Sider af Vingerne), dels paa Kroppens vertikale Sider;
- blaa-gult* Mærke, bestaaende af to ligestore vertikale Felter, anbragt paa Sideroret, det forreste Felt gult og det agterste blaat;
- Nummer*, anbragt paa Kroppens vertikale Sider agtenfor Kronemærket.

#### § 13.

Ved Afgivelse af Meddelelser til Skib vil svenske Luftfartøjer efter Omstændighederne benytte et Rapporthylster, bestaaende af et Gummihylster, 150 m Line og en Rulle. Naar Meddelelsen skal afgives, gaar Luftfartøjet lavt henover Skibets Stævn og slipper først Hylstret og derefter Rullen, saaledes at Linien lægger sig tværs over Skibet.

Hylstre med Tilbehør skal, saasnart Lejlighed dertil gives, tilstilles svensk Lods-, Told- eller Havnemyndighed for at videresendes til *Flygstyrelsen, Stockholm!*

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/80 1938.

67. (T). Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigations-efterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmedlinger pr. Radiotelefon.

1. Meldinger om Vind og Vejr ved *København, Skagen, Hanstholm, Blaa vand* og *Hammeren* udsendes dagligt Kl. 0840, Kl. 1440 og Kl. 1940 (mellemeuropæisk Tid).

Stormvarsler udsendes, saafremt Vejrforholdene kræver det, Kl. 0840, Kl. 1040 samt Kl. 1440, 1640, 1940 og 2140 (mellemeuropæisk Tid).

Meddelelserne udsendes i klart Sprog over *Skamlebæk Radio* paa Bølgelængde 840 m.



2. Meldinger over *Statsradiofonien* (København 255 m og Kalundborg 1261 m).  
Hverdage:

Kl. 0855: Vejrmedling.

Kl. 1058—1110: Udvidet Vejrmedling, herunder Vejrmedling for *Færoerne*.

Kl. 1725: Vejrmedling for *Færoerne*, derefter for Søfart og Fiskeri.

Kl. 1900: Indbefattet i „Pressens Radioavis“ Navigationsefterretninger.

Kl. c. 2200: Indbefattet i „Pressens Radioavis“ Navigationsefterretninger. Umiddelbart efter „Radioavisen“ Vejrmedling for Fiskeriet.

Søn- og Helligdage:

Kl. 0835: Vejrmedling.

Kl. 1128—1140: Vejrmedling, herunder Vejrmedling for *Færoerne*.

Kl. 1850: Vejrmedling.

Kl. 1900: Indbefattet i „Pressens Radioavis“ Navigationsefterretninger.

Kl. c. 2200: Indbefattet i „Pressens Radioavis“ Navigationsefterretninger. Umiddelbart efter „Radioavisen“ Vejrmedling for Fiskeriet.

3. Radiotelefoniske Uro- og Stormvarsler for *Vestkysten* og *Skagerrak* udsendes over *Blaavand Radio* 3 Minutter efter hver ulige Time paa 1650 kc/s (182 m) og i Forbindelse med Trafiklisterne 5 Minutter efter hver ulige Time paa 1736 kc/s (172,8 m).

4. Over *Thorshavn Radio* (Bølgelængde: 1200 m) udsendes daglig Kl. 0655, 1255 og 1755 G. M. T. i klart Sprog — dansk — en kort Meddelelse om Vind, Vejr og Sigtbarhed ved *Thorshavn*, *Myggens Fyr*, *Sunbo Fyr* og *Nolso Fyr*, alt i Udsendelsesøjeblikket.

Ved Udsendelsen Kl. 0655 meddeles tillige tilsvarende Oplysninger for Kl. 0100.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/81 1938.

#### 68. Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte Isberetninger.

Naar Forholdene kræver det, udsender Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste:

- 1) Radiotelegrafiske Meldinger angaaende Isforholdene i de *danske* Hovedfarvande. Meldingerne gives i klart Sprog paa *Engelsk* og indledes med Ordet „*Ice-report*“. Udsendelserne finder Sted over *Skamlebæk Radio* (OXX) paa Frekvens 404 k/c (742,6 m) og gentages en Gang. Udsendelsestiderne er Kl. 1215, Kl. 1730 og Kl. 2300 MET.

Udsendelsen Kl. 1215 indledes med en Beretning i Kode, som bestaar af 6 Hovedgrupper, AA, BB, CC, DD, EE og FF, der hver er delt i 3 Undergrupper. Hver Undergruppe har 6 Cifre og telegraferes som en enkelt Telegramkode, saaledes:

#### Hovedgruppe AA.

1. Undergruppe	2. Undergruppe	3. Undergruppe	o. s. v.
JK JK JK	JK JK JK	JK JK JK	

hvor J betegner Isforholdene og Besejlingsforholdene (se nedenfor).

Beretningen giver Oplysninger om Forholdene paa følgende Steder:}]

#### Hovedgruppe AA.

1. Undergruppe: *Esbjærg*, Adgang — *Limfjorden*, vestlige Indløb — *Skagen Fyr*.
2. — *Læsø Østerby* — *Anholt Fyr* — *Nakkehoved*.
3. — *Sundet ved Helsingør* — *Sundet ved København* — *København*, Adgang.

## Hovedgruppe B B.

1. Undergruppe: *Drogden — Køge, Adgang — Stevns.*
2. — *Hirsholm — Frederikshavn, Adgang — Nordre Rønner.*
3. — *Sæby, Farvandet — Limfjorden, østlige Indløb — Aalborg, Adgang.*

## Hovedgruppe C C.

1. Undergruppe: *Randers Fjord, Indløbet — Fornæs — Hjælm Øst.*
2. — *Farvandet Nord om Samsø — Aarhus, Adgang — Hesselo.*
3. — *Isefjord, Indløbet — Sejero Vest — Rosnæs Vest.*

## Hovedgruppe D D.

1. Undergruppe: *Store-Bælt ved Romsø — Sprogø Østerrende — Sprogø Vesterrende.*
2. — *Nyborg, Adgang — Store-Bælt ved Omo — Store-Bælt ved Tranekær.*
3. — *Store-Bælt sydlige Adgang — Keldsnor Sydøst — Rødby Havn, Farvandet.*

## Hovedgruppe E E.

1. Undergruppe: *Hyllekrog — Gedser Rev Vest — Gedser Rev Øst.*
2. — *Samsø Syd — Enebærødde Nord — Odense, Adgang.*
3. — *Æbelø — Horsens, Adgang — Vejle, Adgang.*

## Hovedgruppe F F.

1. Undergruppe: *Lille-Bælt ved Fredericia — Lille-Bælt ved Assens — Lille-Bælt, Baago Vest.*
2. — *Lille-Bælt ved Helnæs — Lille-Bælt mellem Æro og Als — Flensborg Fjord, Adgang.*
3. — *Møn Fyr — Hammeren Fyr — Rønne, Farvandet.*

## Kodenøgler.

J = Isforholdene.

- 0 Isfrit.
- 1 Løs Sjap- og Kvadderis eller Nyis.
- 2 Fastis.
- 3 Drivis.
- 4 Sammenstuvet Sjap- eller Kvadderis eller tætte Isrevler.
- 5 Aaben Rende i Kystens Retning (Vaager).
- 6 Svær Fastis.
- 7 Svær Drivis.
- 8 Pakis.
- 9 Isskruning (Skrueis).
- x Ingen Melding.

K = Besejlingsforholdene.

- 0 Skibsfart uhindret.
- 1 — uhindret for Dampere, men vanskelig for Sejlskibe.
- 2 — vanskelig for svage Dampere; lukket for Sejlskibe.
- 3 — kun mulig for kraftige Dampere.
- 4 — kun mulig for Dampere med Isforstærkning.
- 5 — kun mulig med Isbryderhjælp.
- 6 — Rende holdes aaben.
- 7 Skibsfart lukket for Tiden.
- 8 — helt indstillet.
- 9 Usigtbart. Forholdene kan ikke bedømmes.
- x Ingen Melding.

Forkortelser. Hvis Is- og Besejlingsforholdene er ens overalt inden for en Hovedgruppe, f. Eks. i AA „isfrit“, Skibsfart uhindret“, afkortes Udsendelsen til AA OO.

Hvis Forholdene er ens for flere Grupper Vedkommende, f. Eks. hvis CC, DD og EE alle har „isfrit, Skibsfart uhindret“, afkortes Udsendelsen til CC DD EE OO.

Eksempel paa en radiotelegrafisk Isberetning i Kode:

AA 313300 x93442 732326  
 BB 348733 314332 443323  
 CC 433231 333432 233232  
 DD EE 22  
 FF 003231 313322 110000,

der betyder: *Esbjerg* Drivis, Skibsfart uhindret for Dampskibe, men vanskelig for Sejlskibe; *Limfjorden*, vestlige Indløb Drivis, Skibsfart kun mulig for kraftige Dampere; *Skagen* Fyr isfrit Skibsfart uhindret; *Læsø Østerby* ingen Melding, usigtbart; Forholdene kan ikke bedømmes; *Anholt* Fyr Drivis, Skibsfart kun mulig for Dampere med Isforstærkning; *Nakkehoved* sammenstuvet Sjap- eller Kvadderis eller tætte Isrevler, Skibsfart vanskelig for svage Dampere, lukket for Sejlskibe; o. s. v.

- 2) Radiotelefoniske Meldinger angaaende Isforholdene i danske Havne og Farvande. Meldingerne udsendes over Radiospredningsstationerne *København* (255 m) og *Kalundborg* (1250 m)

paa Hverdage Kl. 1053 og Kl. 1656.

— Helligdage Kl. 1200 MET

og gives paa *Dansk*:

- a) i klart Sprog som almindelig Oversigt,  
 b) i Kode, der giver Oplysninger om Forholdene for enkelte Lokaliteters Vedkommende. Til Forstaaelse af disse Oplysninger i Kode er det nødvendigt, at Lytterne er i Besiddelse af Nedskrivningsskemaer med fornødne Anvisninger. Saa-danne Skemaer forhandles fra Søkort-Arkivet, Toldbodvej, København, i Blokke à 50 Blade for Kr. 1,50 pr. Blok.

- 3) Trykte Isberetninger udfærdiges efter Omstændighederne daglig i en eller to Udgaver og stilles vederlagsfrit til Raadighed, naar de afhentes paa Istjenestens Kontor, Kristiansgade 12, *København*. Desuden udsendes de til Havnefogeder, Lødserier m. fl. i Provinsen.

- a) Naar kun en Udgave udfærdiges, omfatter den samtlige indtil Kl. 12 indgaaede eller aflyttede Meldinger fra *Danmark*, *Norge* og Landene omkring *Østersøen*. Den vil være til Raadighed fra c. Kl. 13. Naar den forsendes med Posten, kan den ikke paaregnes at være Adressater i Provinsen i Hænde før næste Morgen.  
 b) Naar to Udgaver udfærdiges, hvilket vil ske, naar der er Ishindringer i de danske Farvande, vil den første kun omfatte *danske* Meldinger, der er indgaaet før c. Kl. 10. Den vil være til Raadighed fra c. Kl. 11. Denne Udgave befordres telegrafisk til Provinsen, og kan almindeligvis paaregnes at være Adressaterne i Hænde endnu samme Dag.

Anden Udgave vil i et og alt svare til den under a) omtalte eneste Udgave.

Ved disse Bestemmelser annulleres de i E. f. S. Nr. 6/493 og Nr. 6/494 1937 optagne Bestemmelser om radiotelegrafiske og radiotelefoniske Udsendelser af Ismeldinger. (Danske Loda, Side 68.)

#### 69. Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.

Fra *Skamlebæk Radio* OXE, 5180 m. Meteorologiske Observationer dagligt Kl. 0730, 1330 og 1830 G. M. T. (Kl. 0830, 1430 og 1930 mellemeuropæisk Tid). Telegrammerne sendes i Kodeform; se desangaaende: „Admiralty List of wireless signals“.

Fra *København Radio* OXA Kl. 0400, 0800, 1200, 1600, 2000 og 2400 (mellemeuropæisk Tid) og fra *Blaavand Radio* OXB Kl. 0200, 0600, 1000, 1400, 1800 og 2200 (mellemeuropæisk Tid) (begge Stationer 600 m). Stormvarsler og Meldinger om urolige Vejrforhold udsendes første Gang umiddelbart efter Varslets Modtagelse fra Institutet og derefter paa de angivne Klokkeslet, indtil Varslet inddrages. Kode se nedenfor.

Fra OXA Kl. 1200 og 2400 (mellemeuropæisk Tid) og fra OXB Kl. 0200 og 1400 (mellemeuropæisk Tid) (begge Stationer 600 m). Navigationsefterretninger paa engelsk Sprog. Navigationsefterretninger indledes med „navigational warning“ og udsendes, naar Forholdene kræver det. Hver Navigationsefterretning udsendes kun i tre Døgn

og omfatter væsentligt uforudsete Forandringer i Fyrbelysningen saavel paa Land som paa Søen, herunder Inddragning af Fyrskibe samt Lystønder i Hovedfarvandene og endvidere Tilstedeværelsen af Vrag, farlige for Sejladsen.

Fra *Blaavand Radio OXB*, 2439 m. Meteorologiske Observationer fra *Blauvandshuk* dagligt Kl. 0223 og 1105 (mellemeuropæisk Tid). Telegrammerne sendes i Kodeform; se desangaaende: „Admiralty List of wireless signals“.

#### Kode til Deciffrering af Stormvarselstelegrammer og Meldinger om urolige Vejrforhold.

Telegrammerne har altid følgende Form: „Danish gulewarning XXXXXX“, hvor XXXXXX betyder en Talgruppe paa 6 Tal, hvoraf de første 5 i Rækkefølge gælder for hvert sit Omraade, nemlig:

1ste Tal for *Vestkysten (Vestjylland sydfør Limfjorden og tilgrænsende Del af Nordsoen)*.

2det Tal for *Skagerrak (Nordjylland, Skagerrak og tilgrænsende Del af Nordsoen)*.

3die Tal for *Kattegat (Kattegat med Øer og omliggende Landstrækninger)*.

4de Tal for *W.-lige Østersø (Østersøomraadet W. for Gedser)*.

5te Tal for *Gedser—Bornholm (Østersøomraadet mellem Gedser og Bornholm)*.

For hvert af disse Omraader betyder:

0 intet Varsel for det paagældende Omraade,

1 Fare for stærke Vinde fra NE.,

2 — — — — — E.,

3 — — — — — SE.,

4 — — — — — S.,

5 — — — — — SW.,

6 — — — — — W.,

7 — — — — — NW.,

8 — — — — — N. og

9 — — — — — , Retningen usikker.

Er der varslet for et eller flere af de 5 Omraader, vil Stormvarselstelegrammets 6te Tal indeholde nærmere Oplysninger efter følgende Kode:

0 stærke Vinde bliver antagelig kortvarige

1 stærke Vinde bliver antagelig langvarige

2 om Varigheden kan Instit. ikke udtale sig

3 stærke Vinde bliver antagelig kortvarige

4 stærke Vinde bliver antagelig langvarige

5 om Varigheden kan Instit. ikke udtale sig

6 stærke Vinde bliver antagelig kortvarige

7 stærke Vinde bliver antagelig langvarige

8 om Varigheden kan Instit. ikke udtale sig

9 om Varighed og Drejning kan Instit. endnu ikke udtale sig.

Stormvarselstelegrammer udsendes ikke blot, naar der er udpræget Fare for stærke Vinde her i Landet, men ogsaa, saafremt Situationen ikke, eller endnu ikke, giver tilstrækkelig Grund til Udsendelse af et egentligt Stormvarsel for noget af de fem Omraader, men dog er saa truende, at Institutet finder det rigtigst at gøre opmærksom paa, at Vejrforholdene er urolige. I saa Tilfælde gives altid Talgruppen 000009.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/82 1938.

#### 70. Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.

(Meddelelse fra Ministeret for Handel, Industri og Søfart.)

I Henhold til Bestemmelserne i § 6 i Bekendtgørelse af 16. December 1932 om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse har Ministeriet udpeget efternævnte Skibe til — naar de anvendes i de nedenfor anførte Ruter — at anstille meteorologiske Observationer paa de udførte Skibene anførte Tider og at udsende disse Observationer pr. Radio til Brug for andre Skibe og meteorologiske Institutioner:

*Skibe i Rutebart paa Grønland:*

M/S Disko	} Kl. 0600, 1200 og 1700 G. M. T.
S/S Gertrud Rask	
S/S Gustav Holm	
S/S Hans Egede	

*Skibe i Rutebart paa Island:*

M/S Dronning Alexandrine Kl. 0600 og 1700 G. M. T.

*Skibe i Rutebart paa England:*

M/S England	} Kl. 0600 og 1200 G. M. T.
M/S Esbjerg	
M/S Jylland	
M/S Parkeston	
S/S Diana	} Kl. 0600, 1200 og 1700 G. M. T.
S/S Rhône	

*Under Ophold i N.-lige Atlanterhav og Nordsøen:*

Havundersøgelsesskibet M/S Dana: Kl. 0000, 0600, 1200 og 1700 G. M. T.

Resultatet af Observationerne afsendes fra Skibene som Observationstelegrammer, der er affattet i Overensstemmelse med det internationale Kodesystem til Brug ved telegrafiske Meddelelser om meteorologiske Observationer; disse Observationstelegrammer sendes saavidt muligt direkte til dansk Kyststation, hvorfra de viderebefordres til Hovedtelegrafstationen i København, hvor alle indgaaede Observationstelegrammer samles. Herfra spredes de pr. Radio sammen med de øvrige danske, meteorologiske Observationer („*Météo Danois*“), der udsendes over Skamlebæk Radio Kl. 0730, 1330 og 1830 G. M. T. paa Bølgelængde 5180 m, og indgaar senere i den europæiske Vejrtjenestes internationale Vejrtelegrammer („*Messages collectifs*“), der udsendes paa de i officielle Radiohaandbøger angivne Tider.

De saaledes rundkastede Observationstelegrammer fra Skibe i Søen dechiffreres ved Hjælp af „Internationalt Kodesystem til Brug ved telegrafiske Meddelelser om meteorologiske Observationer“, der forhandles fra det kgl. Søkort-Arkiv for en Pris af 1 Kr. pr. Eksemplar.

(E. f. S. Nr. 1/83 og 21/1654 1938.)

**71. Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.**

Da det undertiden hænder, at Fiskere under Fiskeri har faaet forankrede eller sunkne Miner eller andet farligt Krigsmateriel i deres Garn og derefter har kappet Fiskeredskabet uden nærmere at kendetegne Pladsen for Fundet, hvilket besværliggør Efter søgningsarbejdet for Søværnets Skibe, opfordres Fiskere til i paakommende Tilfælde paa Findestedet at udsætte en Bøje eller lignende, eventuelt fastgjort i det kappede Fiskeredskab.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/84 1938.

(Danske Lods, Side 85.)

**72. Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.**

Skibe i Søen, som maatte observere Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande, anmodes om at afgive Meddelelse desangaaende som Telegram til Marineministeriet over dansk Signal- eller Kystradiostation. Telegrammet vil uden Omkostning for Afsenderen blive befordret til Marineministeriet, naar det sendes under Adresse „*Marine København*“.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/85 1938.

(Danske Lods, Side 68.)

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 11. Januar 1939.

Nr. 2.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danke* l'unkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danke* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

104. Sverige S.-Kyst. Åhus. Lystønde atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 1/5. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Åhus redd, inre* paa c. 55° 55',<sub>5</sub> N. 14° 22',<sub>7</sub> E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 1/5 1939.)
105. Sverige S.-Kyst. Nedjan. Fladingen. Afmærkning atter i Orden.  
(U. f. s. Nr. 1/3 og 1/62. Stockholm 1939.)  
1. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa c. 55° 34',<sub>2</sub> N. 14° 23',<sub>5</sub> E., ved Grunden *Nedjan*, er atter udlagt paa Plads.  
2. Stagen med Ballon paa c. 55° 59',<sub>8</sub> N. 14° 46',<sub>5</sub> E., ved Grunden *Fladingen*, er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 1/6 1939.)
106. Sverige S.-Kyst. Hanösund. Laxgrund N. Vintersømærke.  
(U. f. s. Nr. 1/4. Stockholm 1939.)  
Den sorte Stage med Klods paa c. 56° 03',<sub>0</sub> N. 14° 48',<sub>0</sub> E., N. for *Laxgrund*, er for Vinterperioden ombyttet med en almindelig Stage.
107. Sverige. Indløbet til Mönsterås. Fyr slukket for Vintoren.  
(U. f. s. Nr. 1/61. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Oknö, östra* c. 57° 00' N. 16° 32' E. *Karlshamnsgundet. Eckelöskär.*
108. Sverige. Norrköping—Arkö. Lystønder slukket.  
(U. f. s. Nr. 1/80. Stockholm 1939.)  
Fyrlanterne paa Lystønderne *Fläskö, norra* og *södra* c. 58° 35' N. 16° 51' E. samt *Anholmen* c. 58° 33' N. 16° 53' E. er fjernet paa Grund af Isforholdene. Selve Tønderne forbliver indtil videre paa Station.
109. Sverige. Løbet til Nyköping. Örsbaken Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/59. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Örsbaken* paa c. 58° 43' N. 17° 08' E. er inddraget for Vinterperioden.

110. **Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/2. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Skutskärs inlopp* paa c. 60° 39' N. 17° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.
111. **Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/1. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Långrogrundet* paa c. 63° 15' N. 19° 38' E. er inddraget for Vinterperioden.
112. **Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib inddraget for Vinteren.**  
(Telegram fra Lødskontoret i Åbo.)  
Fyrskibet *Rauma* paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er inddraget for Vinterperioden.
113. **Finland. Finske Bugt. Helsinki Fyrskib inddraget for Vinteren.**  
(Telegram fra Lødskontoret i Helsingfors.)  
Fyrskibet *Helsinki* paa c. 59° 56' N. 24° 56' E. er inddraget for Vinterperioden.
114. **Finland. Finske Bugt. Kalbådgrund Fyrskib inddraget for Vinteren.**  
(Telegram fra Lødskontoret i Helsingfors.)  
Fyrskibet *Kalbådgrund* paa c. 59° 58' N. 25° 36' E. er inddraget for Vinterperioden.
115. (T). **Tyskland. Pommerske Bugt. Swinemünde N. t. W. Undervandshindring.**  
(N. f. S. Nr. 1/87. Berlin 1939.)  
Den danske Motorskonnert *Astrid* rapporterer den 29. December 1938 at have tøret imod en Undervandshindring paa c. 54° 07' N. 14° 13' E., c. 10 Sm N. t. W. for *Swinemünde* Anduvningstønde. Stedet bliver nærmere undersøgt.
116. **Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Afmærkning af maalt Mil.**  
(N. f. S. Nr. 1/89. Berlin 1939.)  
Lystønde *Meile 1* paa 54° 02' 31" N. 11° 05' 02" E. er ombyttet med en graa Lys- og Fløjtetønde mærket *Meile 1*, og som viser hvidt, fast Lys.  
(E. f. S. Nr. 45/3193 1938. Kort Nr. 292, 279 og 280.)

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

117. **Danmark. Store-Bælt. Langeland E.-Kyst. Spodsbjærg Havn. Taagesignal oprettet.**  
Paa Dampskibsbroen i *Spodsbjærg* Havn er paa 54° 56' (04") N. 10° 50' (20") E. opstillet en elektrisk Sirene, der giver Et-Stød hver 20<sup>s</sup>., Stød 4<sup>s</sup>., Pause 16<sup>s</sup>.. Sirenen er opstillet paa Kajmurens Brystværn, og Retningshornet viser mod *Albuen*.  
Sirenen vil normalt kun træde i Virksomhed som Vejledning for Rutebaaden.  
(Kort Nr. 221, 298, 299 og 279. Danske Løds, Side 334. Havneløds, Side 183. Fyr-Fort. Nr. 397 A og Tillæg Side 3.)
118. (T). **Danmark. Lille-Bælt. Mommark NE. Lystønde midlertidig inddraget.**  
Lystønden *Mommark NE*. paa c. 54° 56' N. 10° 03' E. er for Tiden inddraget.  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

119. (T). **Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Lystønde midlertidig inddraget.**  
Lystønden ved N.-Siden af Indløbet til *Horsens* gravede Rende paa 55° 50' (40") N. 9° 59' (05") E. er for Tiden inddraget.



120. **Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Vinkelfyr atter tændt.**  
*Frederikshavn grønne og hvide Vinkelfyr* paa Forhavnsens N.-Moles Hoved paa  
 57° 26' 01" N. 10° 33' 24" E. er atter tændt og i Orden.  
 (E. f. S. Nr. 1/98 1939.)
121. **Danmark. Limfjorden. Hals Barre W. Lystønde midlertidig inddraget.**  
 Lystønden *Hals Barre W.* paa c. 56° 58' N. 10° 21' E. er for Tiden inddraget.  
 (Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

122. **Danmark. Graadyb. Lystønder ombyttet med Vintersømærker.**  
 Annulleret.
123. **Holland. Terschellingebank Fyrskib. Taagesignal atter normalt.**  
 (B. a. Z. Nr. 5/53. 's-Gravenhage 1939.)  
 Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Terschellingebank* paa c. 53° 27' N. 4° 47',5 E.  
 afgives atter normalt.  
 (E. f. S. Nr. 52/3732 1938.)
124. (T). **Holland. Zeegat van Vlissingen en Zieriksee. Lystønde forsvundet.**  
 (B. a. Z. Nr. 3/25. 's-Gravenhage 1939.)  
 Den sorte Lystønde *West Banjaard* paa c. 51° 41' N. 3° 27' E. er forsvundet.
125. (T). **England. Humber. New Holland Pier. Taagesignal midlertidig forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 2767. London 1938.)  
 Taagesignalet med Nautofon er midlertidig ude af Virksomhed og erstattet med  
 en Klokke, hvormed der i usigtbart Vejr ringes, naar Færgebaadene nærmer sig Pontonen.  
 c. 53° 42½' N. 0° 22' W.  
 (E. f. S. Nr. 34/2491 1938.)

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

126. (T). **Skotland W.-Kyst. Mull of Kintyre. Oplysning om Taagesignal.**  
 (N. t. M. Nr. 15. London 1939.)  
 Taagesignalet ved *Mull of Kintyre Fyr* paa c. 55° 19' N. 5° 48' W. afgives for  
 Tiden med formindsket Styrke, og hvert Støds Længde er noget kortere.

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

127. (T). **Afrika W.-Kyst. Rio de Oro. Arciprés Grande Fyr midlertidig slukket.**  
 (A. a. I. N. Nr. 24/479. San Fernando 1938.)  
*Arciprés Grande Fyr* paa c. 23° 44' N. 15° 57' W. er for Tiden slukket.
128. **Afrika W.-Kyst. Lovrier Bugt. False Cape Blanco. Kendeligt Punkt.**  
 (N. t. M. Nr. 37. London 1939.)  
 Et meget kendeligt Hus er beliggende paa c. 20° 50' N. 17° 05' W., 4,25 Sm 327½' fra  
*Cape Blanco Fyr*.
129. (T). **Kap Verds Øer. Bonavista. Morro Negro Fyr midlertidig slukket.**  
 (B. a. Z. Nr. 304/3901. 's-Gravenhage 1938.)  
*Morro Negro Blinkfyr* paa c. 16° 05' N. 22° 42' W. er for Tiden slukket.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 130. Panama. Colou Havn Anduvning. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 50/3479. Washington 1938.)  
En Grund med 7,6 m Vand ved Middellavvande er fundet 755 m 203° fra Fyret paa E.-Enden af den E.-lige Bølgebryder.  
9° 22' (30") N. 79° 54' (20") W.
- 131. Brasilien. Porto de Recife. Recife Fyr. Synsvidde forandret.**  
(A. a. N. Nr. XXII/118. Rio de Janeiro 1938.)  
Recife Fyr paa c. 8° 04' S. 34° 52' W. har nu en Synsvidde af kun 7 Sm. Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 8/549 1938.)
- 132. Chile. Canal Sarmiento. Isla Bonduca. Fyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 1/64. Berlin 1939.)  
Paa 50° 55' 40" S. 74° 16' 00" W. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 26 m. Synsvidde: 15 Sm. Et 10 m højt, hvidt Taarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra 315° til 170°.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 133. Italien-W.-Kyst. Capraia Island. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 2746. London 1938.)  
Det grønne, faste Fyr paa c. 43° 03' N. 9° 51' E., c. 0,35 Sm 259° fra *Cape Ferrajone* Fyr, er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Synsvidde: 4 Sm.
- 134. (T). Italien. Adriaterhavet. Panzano Bugt. Vrag.**  
(A. a. N. Nr. 51/22. Genua 1938.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 45° 45' 10" N. 13° 35' 30" E. En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>, er udlagt tæt SW. for Vraget.
- 135. (P). Grækenland. Cape Drepano. Fyr tændes.**  
(N. t. M. Nr. 2726. London 1938.)  
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa *Cape Drepano* paa c. 39° 56' N. 23° 57' E. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink hver 10<sup>s</sup>.
- 136. Grækenland. Cape Hagia (Aghia) Marina. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 2727. London 1938.)  
Paa c. 38° 12' N. 24° 05' E., 1,35 Sm 304° fra *Berdugi Island* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 7½<sup>s</sup>. Synsvidde: 9 Sm. Jernsøjle paa Betonfundament. Fyret er ubevogtet.  
(E. f. S. Nr. 45/3243 1938.)
- 137. Ægæiske Hav. Kappari Island. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 2732. London 1938.)  
a. En Grund med 9,6 m Vand ligger paa c. 36° 55' N. 27° 11' E., 0,2 Sm 305° fra Toppen af *Teseremi Rock*.  
b. En Grund med 8,7 m Vand ligger paa c. 36° 56' N. 27° 12' E., 0,12 Sm 144° fra Toppen af *Sikua Island*.
- 138. Ægæiske Hav. Kalimno Island. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 2732. London 1938.)  
En Grund med 10,5 m Vand ligger paa 36° 58' (30") N. 27° 04' (20") E., 1,25 Sm 139° fra Toppen af *Karapsiki*.

## 139. (P). Ægæiske Hav. Mityléni. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 2722. London 1938.)

1. I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa *Cape Molivo* paa c. 39° 22' N. 26° 11' E. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink hver 10<sup>s</sup>. Synsvidde: 15 Sm. Fyret bliver ubevogtet.

2. I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Cape Skammia* Fyr paa c. 39° 23' N. 26° 21' E. fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Synsvidde: 13 Sm.

## 140. (T). Sorte Hav og Azovske Hav. Advarsler mod Minefare.

(N. t. M. Nr. 5. London 1939.)

Forankrede Miner findes endnu i de Omraader, der ligger indenfor Linier gennem nedennævnte Punkter:

1. *Kertch* Stræde.

a. 45° 29' 00" N. 36° 45' 24" E. c. 45° 25' 00" N. 36° 45' 24" E.  
b. 45° 25' 00" N. 36° 43' 12" E. d. 45° 29' 00" N. 36° 47' 36" E.

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,8 m.

2. *Yasen* Bugt.

a. 46° 23' 00" N. 37° 47' 00" E. c. 46° 04' 42" N. 38° 00' 00" E.  
b. 46° 04' 42" N. 37° 47' 00" E. d. 46° 18' 00" N. 38° 00' 00" E.

3. *Berdiansk*.

a. 46° 49' 42" N. 37° 05' 00" E. c. 46° 44' 18" N. 37° 02' 30" E.  
b. 46° 45' 30" N. 36° 58' 30" E. d. 46° 48' 00" N. 37° 12' 00" E.

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 7,3 m.

4. *Dolga Spit*.

a. 46° 54' 00" N. 37° 33' 18" E. d. 46° 44' 00" N. 37° 37' 30" E.  
b. 46° 47' 00" N. 37° 24' 00" E. e. 46° 43' 00" N. 37° 40' 30" E.  
c. 46° 45' 00" N. 37° 32' 24" E. f. 46° 47' 00" N. 37° 46' 30" E.

5. *Novonikolaev*.

a. 47° 05' 00" N. 37° 51' 00" E. c. 47° 01' 30" N. 38° 03' 00" E.  
b. 47° 01' 30" N. 37° 45' 30" E. d. 47° 02' 12" N. 38° 03' 42" E.

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,8 m.

6. *Krivaya Spit*.

a. 47° 02' 30" N. 38° 07' 24" E. c. 47° 01' 30" N. 38° 17' 30" E.  
b. 47° 01' 30" N. 38° 07' 30" E. d. 47° 03' 24" N. 38° 17' 30" E.

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 4,2 m.

7. *Cockerill* Grund.

a. 46° 56' 24" N. 38° 07' 24" E. c. 46° 50' 00" N. 38° 17' 30" E.  
b. 46° 50' 24" N. 38° 07' 24" E. d. 46° 56' 48" N. 38° 17' 30" E.

8. *Yeisk*.

a. 46° 47' 12" N. 38° 10' 00" E. c. 46° 50' 18" N. 38° 15' 18" E.  
b. 46° 50' 12" N. 38° 10' 00" E. d. 46° 47' 12" E. 38° 15' 18" E.

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 4,2 m.

9. *Yeisk*.

a. 46° 45' 00" N. 38° 08' 30" E. c. 46° 42' 48" N. 38° 13' 00" E.  
b. 46° 42' 48" N. 38° 08' 30" E. d. 46° 45' 00" N. 38° 13' 00" E.

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,8 m.

10. *Golden Bank.*

- a. 47° 04' 12" N. 38° 31' 30" E. d. 47° 02' 12" N. 38° 35' 12" E.  
 b. 47° 01' 30" N. 38° 31' 30" E. e. 47° 04' 12" N. 38° 35' 12" E.  
 c. 47° 01' 30" N. 38° 33' 00" E.

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,6 m.  
 Der hersker Lodstvang i *Azovske Hav*. Flere Fyrskibe er ombyttet med Tønder,  
 og flere Tønder er forandret for at afmærke de i Brug værende særlige Løb.  
 (E. f. S. Nr. 2/127 1938.)

141. *Tunis. Hot Zembretta. Fyr forandret.*

(A. a. N. Nr. 51/3194. Paris 1938.)

*Hot Zembretta* Fyr paa c. 37° 06',<sub>3</sub> N. 10° 52',<sub>1</sub> E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4,5<sup>s</sup>, Mærke 1,5<sup>s</sup>.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

142. (T). *Røde Hav. Zubair Islands. Centre Peak Island. Fyr midlertidig forandret.*

(N. t. M. Nr. 2772. London 1938.)

Det hvide Blinkfyr paa c. 15° 01' N. 42° 10' E. viser for Tiden hvidt, fast Lys. Synsvidden er reduceret til 10 Sm.

143. *Forindien W.-Kyst. Ratnagiri. Fyr forandret.*

(N. t. M. Nr. 2734. London 1938.)

Det hvide, faste Fyr paa c. 16° 59' N. 73° 16' E., ved S.-Spidsen af Fortet, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 99 m. Synsvidde: 15 Sm. Et 12 m højt, hvidt Taarn.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

144. *Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Og. Pangka N. Lystøndes Plads.*

(B. a. Z. Nr. 300/3827. 's-Gravenhage 1938.)

Den hvide Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>, ligger paa 6° 48' 02" S. 112° 33' 17" E.

(E. f. S. Nr. 24/1841 1938.)

145. *Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Barito Floden Indløb. Grund.*

(N. t. M. Nr. 31. London 1939.)

En Grund med 8,7 m Vand er fundet paa 3° 48' 18" S. 114° 20' 48" E.

146. *Kinesiske Hav. Hainan Stræde. Middle Channel. Grundt Vand.*

(N. t. M. Nr. 2757. London 1938.)

Et Skib med et Dybgaaende af 6,7 m rapporterer at have taget Grunden mellem følgende to Pladser:

- a. 20° 15' 40" N. 110° 52' 20" E.  
 b. 20° 17' 10" N. 110° 55' 00" E.

(E. f. S. Nr. 49/3543 1938.)

147. *Filippinerne. Visayan Havet. Baliguian Island. Fyr atter tændt.*

(N. t. M. Nr. 2723. London 1938.)

*Baliguian Island* Fyr paa c. 11° 12' N. 123° 20' E. er atter tændt og i Orden. Det midlertidige Hjælpefyr er slukket.

(E. f. S. Nr. 20/1680 1937.)

**148. Korea S.-Kyst. Hapeku To. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 20. London 1939.)

Paa Toppen af *Hapeku To* er paa c.  $34^{\circ} 03' N.$   $127^{\circ} 35' E.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ . Flammens Højde: 154 m. Synsvidde: 22 Sm. En hvid, firkantet Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.

**149. Sibirien. Suisoeva Point. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 2736. London 1938.)

Fyret paa c.  $42^{\circ} 51' N.$   $132^{\circ} 19' E.$  viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $3^s$ . Flammens Højde: 74 m. Fyret er ikke mere ubevogtet.

**150. Sibirien. Datta Floden Anduvning. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 38. London 1939.)

Det hvide Blinkfyr paa *Lesseps-Datta Point* paa c.  $49^{\circ} 18' N.$   $140^{\circ} 26' E.$  har en Synsvidde paa 20 Sm. Fyrbygningen bestaar af et hvidt, rundt Taarn med et sort Bælte paa Betonfundament.

**151. Sibirien. Cape Syurkum. Fyrs Synsvidde.**

(N. t. M. Nr. 38. London 1939.)

*Cape Syurkum* hvide Blinkfyr paa c.  $50^{\circ} 06' N.$   $140^{\circ} 42' E.$  har en Synsvidde paa 20 Sm.

**152. Japan. Kyushu N.-Kyst. Fukuoka Wan. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 17. London 1939.)

1. Paa Yderenden af Bølgebryderen er paa c.  $33^{\circ} 39' N.$   $130^{\circ} 12' E.$ , c.  $2,62$  Sm  $212^{\circ}$  fra *Genkai Jima* Blinkfyr, tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Synsvidde: 10 Sm. Trætaarn.

2. Paa Yderenden af Pieren, c. 3 Sm.  $114^{\circ}$  fra *Genkai Jima* Blinkfyr, er tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys.

**153. Australien. New South Wales. Port Kembla. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2718. London 1938.)

Paa Hovedet af den N.-lige Bølgebryder er paa c.  $34^{\circ} 28' S.$   $150^{\circ} 56' E.$ ,  $0,525$  Sm  $12^{\circ}$  fra *Hoskins Jetty* grønne faste Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser grønt Et-Blink hver  $2\frac{1}{2}^s$ . Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 6 Sm. Staaltaarn. Fyret er ubevogtet.

**154. Stillehavet. New Caledonia. Port Ngea. Grund.**

(N. t. M. Nr. 2738. London 1938.)

En Grund med  $5,5$  m Vand er fundet paa c.  $22^{\circ} 19' S.$   $166^{\circ} 29' E.$ ,  $2,8$  Sm  $153^{\circ}$  fra Semaforen ved *Port Numea*.

**155. Stillehavet. Phoenix Gruppen. Canton Island. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2737. London 1938.)

Paa c.  $2^{\circ} 49' S.$   $171^{\circ} 43' W.$ , 207 m  $266^{\circ}$  fra Observationsstedet er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $4^s$ . Flammens Højde:  $8,5$  m. Hvidt, rundt Taarn.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****156. Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvaande.**

Direktøren for *det internationale hydrografiske Bureau* har anmodet om, at følgende maa blive bekendtgjort:

„Det anbefales indtrængende, at ethvert Skib, der i *udenlandsk* Farvand finder noget, som frembyder eller maa forventes at ville komme til at frembyde Fare for Sejladsen, snarest giver Underretning om Sagen tilligemed oplysende Enkeltheder angaaende denne til „*Hydrographic Service*“ i det nærmeste Land, for at Undersøgelse eller Opmaaling snarest kan finde Sted“.

Ovenstaaende ophæver eller ændrer intet i de Anvisninger, som er givet angaaende Indberetninger fra Skibe i Søen til *danske* Myndigheder, jfr. „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/65 og 1/72 1939.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 11/802 1938.

## 157. Britiske Øer og Nordseen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.

(N. t. M. Nr. 6. London 1939.)

1. Opmærksomheden henledes paa, at man lejlighedsvis kan træffe paa flydende Miner, der enten kan være Øvelsesminer (*britiske*) eller Miner, som oprindeligt er udlagt før November 1918 (enten *britiske* eller udenlandske).

2. *Britiske Øvelsesminer* er fyldt med Sand eller et lignende Stof i Stedet for Sprængstof og er mærket „*Sand filled*“ i store, hvide Bogstaver rundt det øverste Mundstykke. Ordene „*Sand filled*“ er tillige stemplet i de cirkelformede Ringe i Toppen og i Bunden.

3. *Miner udlagt før November 1918.* Alle Vidnesbyrd gaar ud paa at vise, at disse Miner er uskadelige overfor Skibe, som maatte støde paa dem efter dette Tidsforløb. De er ogsaa sikre overfor almindelig Behandling, saasom at hejse dem indenbords og fire dem ned paa Dækket, rulle dem etc. Imidlertid bør man ikke gøre noget Forsøg paa at fjerne nogen Del af dem undtagen med Assistance af uddannet Marinepersonel.

4. *Optagelse af flydende Miner.* For at værdifulde Øvelsesminer, der er gaaet i Drift fra deres Fortøjninger, kan blive leveret tilbage til Autoriteterne, betaler Admiralitetet Belønninger for Optagelsen af flydende Miner, der er gaaet i Drift fra deres Fortøjninger, som følger:

(a) For Optagelsen af en flydende Mine fundet 2 Sm eller i mindre Afstand fra Kysten og Aflevering til den lokale Myndighed i de forenede Kongeriger: 2 £.

(b) For Optagelse af en flydende Mine fundet over 2 Sm fra Kysten og Aflevering til den lokale Myndighed i de forenede Kongeriger: 5 £.

(c) For første Melding om at en Mine er skyllet op paa Stranden: 10 sh.

5. Udover de Belønninger, der er nævnt i (a), (b) og (c) betales intet for eventuelt Tab, materiel Skade, Tab af Arbejdsfortjeneste eller anden Skade foraarsaget ved Optagelsen af Minen.

6. Admiralitetet betaler ingen Belønning for sunkne Miner, der fiskes op af Trawl, heller ikke betales nogen Erstatning for Beskadigelse af Trawl eller for Skade forvoldt ved at ødelægge eller sænke en Mine.

(E. f. S. Nr. 2/145 1938.)

## 158. Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.

(N. t. M. Nr. 11. London 1939.)

E. f. S. Nr. 2/146 1938 annulleres og erstattes med:

Stormvarselssignal angiver, at der finder en atmosfærisk Forstyrrelse Sted, som sandsynligvis vil foraarsage en Storm (Styrke 8 eller derover efter *Beaufort* Skala) i det Omraade, hvori Signalet gælder.

*England, E.-Kyst:**Berwick-upon-Tweed.**Holy island.**Amble.**Blyth harbour master.**Tynemouth.**North Shields.**Souter point lighthouse.**Sunderland.**Seaham.**Hartlepool.**Middlesbrough.**Redcar.**Whitby coastguard.**Whitby harbour master.**Robin Hood bay.**Scarborough.**Filey.**Flamborough head.**Bridlington harbour**master.**Aldbrough.**Spurn point.**Hull.**Goole.**Grimaby.**Mablethorpe.**Boston.**Kings Lynn.**Sheringham.**Cromer.**Yarmouth coastguard.**Gorleston.**Lowestoft.**Southwold.**Orfordness lighthouse.**Ipswich.**Felixstowe.**Gunfleet lighthouse.**Burnham.**Kentish Knock light-vessel.**River Thames (Tilbury og**Rotherhithe). (2 Stati-**oner).**N. S. Southend.**Greenhithe.**Chatham (Bulls Nose).**Sheerness.**Herne Bay (uofficiel).**Reculvers.**Margate.*

*England, S.-Kyst:*

<i>Ramsgate.</i>	<i>Cowes Royal Yacht Squa-</i>	<i>Devonport.</i>
<i>North Goodwin light-vessel.</i>	<i>dron.</i>	<i>Rame head.</i>
<i>Deal.</i>	† <i>Cowes harbour master.</i>	<i>Looe.</i>
<i>Dover.</i>	<i>Ryde.</i>	<i>Fowey.</i>
<i>Dungeness.</i>	<i>St. Catherine point.</i>	<i>Mevagissey.</i>
<i>Rye.</i>	<i>Needles.</i>	<i>Gorran haven.</i>
<i>Fairlight.</i>	<i>Poole.</i>	<i>N. S. St. Anthony point</i>
<i>Eastbourne.</i>	<i>St. Albans head.</i>	<i>(Falmouth).</i>
<i>Beachy head.</i>	<i>Swanage</i>	<i>Cadgwith.</i>
<i>N. S. Newhaven.</i>	<i>Portland Bill coastguard.</i>	<i>Coverack.</i>
<i>N. S. Saltden.</i>	<i>Portland dockyard.</i>	<i>Lizard.</i>
<i>Brighton.</i>	<i>Wyke Regis.</i>	<i>Mullion.</i>
<i>Littlehampton.</i>	<i>Exmouth.</i>	<i>Porthleven.</i>
<i>Hayling island coastguard.</i>	<i>Torquay.</i>	<i>Penzance.</i>
<i>Hayling island (sailing club).</i>	<i>Berry head.</i>	<i>Tol-Pedn-Penwith.</i>
<i>Portsmouth.</i>	<i>Dartmouth.</i>	<i>St. Mary's (Scilly isles).</i>
<i>Calshot.</i>	<i>Prawle point.</i>	
<i>Southampton.</i>	<i>Salcombe.</i>	
	<i>Plymouth.</i>	

*Kanaløerne:**Jersey (St. Helier).**England, W.-Kyst og Wales:*

<i>Sennen cove.</i>	<i>Nash point lighthouse.</i>	<i>New Brighton.</i>
<i>St. Ives.</i>	<i>Briton ferry.</i>	<i>Runcorn.</i>
<i>Newquay.</i>	<i>Mumbles coastguard.</i>	<i>Liverpool.</i>
<i>Trevoise head.</i>	<i>Rhossili.</i>	<i>Crosby light-vessel.</i>
<i>Padstow.</i>	<i>Burry port.</i>	<i>Formby light-vessel.</i>
<i>Port Isaac.</i>	<i>Tenby.</i>	<i>Preston.</i>
<i>Bude.</i>	<i>Caldy island.</i>	<i>Blackpool.</i>
<i>Hartland coastguard.</i>	<i>St. Ann's head.</i>	<i>Fleetwood.</i>
<i>Bull point lighthouse.</i>	<i>Fishguard.</i>	<i>Heysham.</i>
<i>Ilfracombe coastguard.</i>	<i>Newquay (Cardigan).</i>	<i>Morecambe.</i>
<i>Ilfracombe U. D. C.</i>	<i>Aberystwyth.</i>	<i>Barrow.</i>
<i>Lynnmouth foreland light-house.</i>	<i>Abersoch.</i>	<i>Walney island lighthouse.</i>
<i>Weston-super-Mare.</i>	<i>Carnarvon.</i>	<i>Douglas (Isle of Man).</i>
<i>Avonmouth.</i>	<i>South Stack lighthouse.</i>	<i>Ayre point (Isle of Man)</i>
<i>Newport.</i>	<i>Holyhead.</i>	<i>lighthouse.</i>
<i>Cardiff.</i>	<i>Point Lynas.</i>	<i>Ramsey (Isle of Man).</i>
<i>Penarth.</i>	<i>Penmon.</i>	<i>Maryport.</i>
<i>Nell's point.</i>	<i>Hilbre light vessel.</i>	<i>N. S. Workington.</i>
<i>Barry dock.</i>	<i>Hoylake.</i>	

*Skotland, W.-Kyst:*

<i>Little Ross lighthouse.</i>	<i>Ardrossan.</i>	<i>Glass island lighthouse.</i>
<i>Mull of Galloway light-house.</i>	<i>Greenock.</i>	<i>Rudh' Ré lighthouse.</i>
<i>Port Patrick.</i>	<i>Kildonan.</i>	<i>Duntulm.</i>
† <i>Stranraer.</i>	<i>Campbeltown.</i>	<i>Stornoway.</i>
<i>Corsewall point lighthouse</i>	<i>Mull of Cantyre lighthouse.</i>	<i>Ru Stoer (Stourhead) light-</i>
<i>Ballantrae.</i>	<i>Rhinns of Islay lighthouse.</i>	<i>house.</i>
<i>Ayr, Harbour Master.</i>	<i>Rudha Mhail (Rhuvaal)</i>	<i>South Rona lighthouse.</i>
	<i>lighthouse.</i>	



*Skotland, N.- og E.-Kyst, med Orkney Øerne og Shetlands Øerne:*

<i>Cape Wrath lighthouse.</i>	<i>Helmsdale.</i>	† <i>Johnshaven.</i>
<i>Dunnet head.</i>	<i>Portmahomack.</i>	<i>Montrose.</i>
<i>Balta sound.</i>	<i>Tarbetness lighthouse.</i>	<i>Scurdyness lighthouse.</i>
<i>Whalsey.</i>	<i>Cromarty.</i>	<i>Arbroath.</i>
<i>Lerwick coastguard.</i>	<i>Nairn.</i>	<i>Fifeness.</i>
† <i>Lerwick harbour master.</i>	<i>Burghead.</i>	<i>Anstruther.</i>
<i>Hamnavoe.</i>	<i>Lossiemouth.</i>	<i>Methil.</i>
† <i>Scalloway.</i>	<i>Buckie.</i>	<i>Rosyth (H. M. S. Green-</i>
<i>Sumburgh head.</i>	<i>Port Knockie.</i>	<i>wick).</i>
<i>Fair isle lighthouse.</i>	<i>Portsoy.</i>	<i>Grangemouth.</i>
<i>Noup head lighthouse.</i>	<i>Banff.</i>	<i>North Berwick.</i>
<i>Stronsay (kun April til</i>	<i>Fraserburgh.</i>	<i>Cockburnspath.</i>
<i>September).</i>	<i>Peterhead.</i>	<i>Dunbar.</i>
<i>Kirkwall harbour master.</i>	<i>Collieston.</i>	<i>St. Abbs head.</i>
<i>Stromness (Orkney isles).</i>	<i>Aberdeen harbour master.</i>	<i>Eyemouth.</i>
<i>Cantick head lighthouse.</i>	<i>Stonehaven.</i>	<i>Burnmouth.</i>
<i>Broughness.</i>	<i>Aberdeen (Gragness).</i>	<i>Isle of May lighthouse.</i>
<i>Wick.</i>	<i>Gourdon.</i>	

*Ireland, N.- og E.-Kyst:*

<i>Malin head.</i>	<i>Belfast.</i>	<i>Kilkeel.</i>
<i>Portrush.</i>	<i>Bangor (Orlock head).</i>	<i>Dublin.</i>
<i>Torr head. (Ballycastle).</i>	<i>Ballywalter.</i>	
<i>Black head lighthouse.</i>	<i>Killough.</i>	

*Ireland, S.- og W.-Kyst:*

<i>Cobh (Queenstown).</i>	<i>Galley head lighthouse.</i>	<i>Galway.</i>
<i>Cork.</i>	<i>Loophead lighthouse.</i>	

†Kun Telegrammer. N. S. Natsignaler.

**159. Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i Middelhavet og for Undervandsbaadsøvelsesomraader.**

(N. t. M. Nr. 2121 og 2132. London 1937 og N. t. M. Nr. 2586 og 2678. London 1938 samt Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)

I. Af Hensyn til de ulovlige Undervandsbaadsangreb paa Handelsskibe blev det paa Mødet i Nyon den 14. September 1937 bestemt at tilraade Handelsskibe saa vidt muligt at følge nedennævnte Ruter i Middelhavet. For Adriaterhavet og Tyrenske Hav er endnu ikke fastsat Ruter.

*Rute Nr. 1. Gibraltar—Port Said (eller E.-lige Middelhav).*

Passer gennem følgende Punkter: (A) 40 Sm N. for *Habibas Island Fyr*; (B) 15 Sm N. for *Cape Matifou Fyr*; (C) 30 Sm 60° fra *Galita Island Fyr*; (D) 10 Sm N. for *Gozo Island Fyr*; (E) 35° 47' N. 16° 40' E. (M) 33° 30' N. 25° 00' E.

*Rute Nr. 2. Gibraltar—Spanske Havne—Marseilles.*

Passer gennem følgende Punkter: (A) 40 Sm N. for *Habibas Island Fyr*; (F) 15 Sm E. for *Cape San Antonio*; (G) 15 Sm E. for *Cape San Sebastian*.

*Rute Nr. 3. Gibraltar—Marseilles (E. for Balearerne).*

Passer gennem følgende Punkter: (A) 40 Sm N. for *Habibas Island Fyr*; (H) 20 Sm E. for *Aire Island Fyr (Minorca)*.

*Rute Nr. 4. Gibraltar—Genua.*

Passer gennem følgende Punkter: (A) 40 Sm N. for *Habibas Island Fyr*; (H) 20 Sm E. for *Aire Island Fyr (Minorca)*.

*Rute Nr. 5. Algier—Marseilles eller Genua.*

Passer gennem følgende Punkter: (B) 15 Sm N. for *Cape Matifou Fyr*; (H) 20 Sm E. for *Aire Island Fyr (Minorca)*.

*Rute Nr. 6. Marseilles—Bizerta—Port Said.*

Passer gennem følgende Punkter: (I) 15 Sm 229° fra *Toro Island Fyr (Sardinien)*; (C) 30 Sm 60° fra *Galita Island Fyr*; (D) 10 Sm N. for *Gozo Island Fyr*; (E) 35° 47' N. 16° 40' E.

*Rute Nr. 7. Marseilles—Messina—Port Said.*

Passer gennem Punkt (J) 25 Sm S. for *Marseilles* gennem *Bonifacio Stræde* og gennem *Messina Stræde* og Punkt (E) 35° 47' N. 16° 40' E.

*Rute Nr. 8. Ægæiske Hav og Sorte Hav—W.-lige Middelhav.*

Passer gennem Punkt (E) paa 35° 47' N. 16° 40' E. og gennem *Cervi- og Doro Kanal*.

*Rute Nr. 9. Spanske Havne—E.-lige Middelhav, N. for Balearerne.*

Passer gennem Punkt (G) 15 Sm E. for *Cape San Sebastian* og gennem *Bonifacio Stræde*.

*Rute Nr. 10. Spanske Havne—E.-lige Middelhav S. for Balearerne.*

Passer gennem følgende Punkter: (F) 5 Sm E. for *Cape San Antonio*; (B) 15 Sm N. for *Cape Matifou Fyr*.

*Rute Nr. 11. Havne i Adriaterhavet—W.-lige Middelhav.*

Passer gennem følgende Punkter: (K) 25 Sm E. for *Otranto*; (E) 35° 47' N. 16° 40' E.

*Rute Nr. 12. Havne i Adriaterhavet—E.-lige Middelhav.*

Passer gennem følgende Punkter: (K) 25 Sm E. for *Otranto*; (L) 30 Sm 249° fra N.-Spidsen af *Zante Island Fyr*: (M) 33° 30' N. 25° 00' E.

*Rute Nr. 13. Sorte Hav og Ægæiske Hav—Alexandria.*

Passer gennem Punkt (N) 23 Sm E. for *Skyros Fyr*, derfra W. om *Stampalia Island* og gennem *Kaso Stræde*.

Det tilraades Skibe, der skal til en mellemliggende Havn udenfor disse Ruter, at holde Ruten, indtil man er ud for Bestemmelseshavnen; ligeledes tilraades det ved Afgangen fra saadan en Havn at søge Ruten ad korteste Vej.

Ovennævnte Ruter kan forandres efter Aftale mellem de interesserede Magter, og i Nødstilfælde af de lokale Marinemyndigheder.

#### Bestemmelser for Undervandsbaade.

De i Mødet deltagende Magter forpligter sig til at indskrænke Brugen af egne Undervandsbaade, som følger:

a. Undervandsbaade maa kun sejle i Overfladen og skal være eskorteret af et Overfladeskib.

b. Undervandsbaadsøvelser maa kun afholdes i nedennævnte Omraader, som Handelsskibe kun maa benytte, naar de sejler til eller fra en Havn indenfor Omraadet.

*England. Omraade Nr. 1* i Nærheden af *Gibraltar*, indenfor Breddeparallelernerne 35° 35' N. og 35° 50' N. og Meridianerne 4° 50' W. og 5° 08' W.

*Omraade Nr. 2.* W. for *Lemnos*, indenfor Breddeparallelernerne 39° 45' N. 40° 00' N. og Meridianerne 24° 38' E. og 24° 57' E.

*Omraade Nr. 3. Malta.* Indenfor Meridianerne 15° 15' E. og 13° 40' E., Breddeparallelernerne 35° 25' N. og en Linie trukket i Retningen 105° fra Pladsen 36° 25' N., 13° 40' E.

*Omraade Nr. 4. Cypren.* I en Sektor af en Cirkel med 40 Sm Radius indenfor Pejlingerne  $45^\circ$  og  $135^\circ$  fra *Famagusta*.

*Bulgarien og Ægypten.* Intet Omraade.

*Frankrig.* Omraade Nr. 1. I *Tunis* og *Hammamet* Bugter mellem Kysten, en Linie gennem *Cape Guardia*, *Cani Islands* og et Punkt 14 Sm  $90^\circ$  fra *Cape Bon Fyr*, Meridianen  $11^\circ 20'$  E. og *Ras Dimas's* Breddeparallel.

*Omraade Nr. 2.* Ved *Toulon* mellem Kysten, *Bec de l'Aigle's* Meridian ( $5^\circ 36'$  E.), en Linie gennem Punktet 15 Sm S. for *Bec de l'Aigle*, Punktet 15 Sm S. for *Cape D'Armes*, Punktet 26 Sm  $135^\circ$  fra *Titan Fyr* og Punktet 25 Sm  $180^\circ$  fra *Mentone* samt *Mentone's* Meridian.

*Omraade Nr. 3.* Ved *Korsika* mellem Kysten, *Giraglia's* Breddeparallel ( $43^\circ 02'$  N.), Linien gennem Punktet 50 Sm  $270^\circ$  fra *Giraglia*, Punktet 45 Sm  $270^\circ$  fra *Cape Rosso* og Punktet 17 Sm  $270^\circ$  fra *Cape Muro* samt *Cape Muro's* Breddeparallel.

*Grækenland.* Omraade Nr. 1. Den Del af *Korinth* Bugt, der ligger E. for en Linie fra *Fort Rion* til *Fort Anti-Rion*.

*Omraade Nr. 2.* Den Del af *Athen* Bugt, der ligger NW. for en Linie mellem SE.-Pynten af *Poros Island*, *Phleva Island* og *Zervi Point (Vari Bugt)*.

*Italien.* *Spezia Omraadet.* Mellem Kysten, Meridianen  $9^\circ 25'$  E. indtil  $43^\circ 55'$  N., Linien herfra til *Gorgona Island* og Linierne *Gorgona Island—Pianosa* og *Pianosa—Cape Vaticano*.

*Maddelena Omraadet.* Mellem Meridianerne  $9^\circ 00'$  E. og  $9^\circ 40'$  E. og mellem Breddeparallelten  $41^\circ 17'$  N. og *Sardinien's* Kyst.

*Cagliari Bugt Omraadet.* Mellem Kysten, *Cape Spartivento's* Breddeparallel og Meridianen gennem *Cavoli Island*.

*Omraadet Sicilien N.* Mellem Kysten og følgende Linier: Meridianen  $15^\circ 30'$  E. indtil Breddeparallelten  $38^\circ 20'$  N., herfra til N.-Pynten af *Salina Island*, herfra til N.-Pynten af *Ustica*, herfra til Pladsen  $38^\circ 20'$  N.,  $12^\circ 00'$  E., herfra til *Marittimo Island*, denne Ø's Meridian og *Marsala* Breddeparallel ( $37^\circ 48'$  N.).

*Augusta Omraadet.* Indenfor en Afstand af 25 Sm fra *Cape Sta. Croce*.

*Taranto Omraadet.* Mellem Kysten og en Linie fra *Punta Stilo* og *Cape S. Maria di Leuca*.

*Brindisi Omraadet.* Mellem Meridianen  $18^\circ 15'$  E. og Breddeparallelten  $40^\circ 40'$  N. og *Apuliens* Kyst.

*Omraadet Adriaterhavet N.* Mellem Søterritorialgrænsen fra *Fiume* til *Gruica Island* og Linien mellem *Gruica* og *Punta della Maestra*.

*Tobruk Omraadet.* I en Sektor med 40 Sm Radius fra *Ras Allem el Millir Fyr*

*Omraaderne i Ægæiske Hav.* a. Omraadet mellem en Linie fra *Presonisi Fyr* til NW.-Kysten af *Rhodos* og Linien mellem *Kum Burnu Fyr*, *Candeliusa Fyr* og *Presonisi Fyr*.

b. Omraadet der indesluttet af Linierne mellem *Candeliusa Fyr*, *Levita Island Fyr*, *Cape Elia*, *Tripiti Island (Leros)*, W.-Kysten af *Leros Island*, *Calimnos*, *Caprari*, *Della Sabbia Fyr (Cos Island)*, N.-Kysten af *Cos Island*, *Krokelo Point* og *Candeliusa Fyr*.

*Rumænien og Rusland.* Intet Omraade i *Middelhavet*.

*Tyrkiet. Smyrna Bugten.* Omraadet E. for en Linie fra Dikili paa c. 39° 04' N. 26° 54' E. til Cape Karaburun paa c. 38° 41' N. 26° 26' E.

*Jugoslavien.* Det Omraade, der indesluttet af Linier mellem følgende Punkter: *Bojana* Flodens Munding, 42° 00' N. 18° 00' E., 43° 00' N. 15° 20' E., 44° 20' N. 14° 20' E. og *Gruica* Fyr.

Signaler for Undervandsbaade:

Skibe, der ser en Undervandsbaad, anmodes om at hejse en sort Kugle paa Mastetoppen, samt at lade Kuglen være hejst indtil 4 Timer efter, at Undervandsbaaden er set.

II. Beskyttelse af Handelsskibe paa nedennævnte Ruter udføres af vedføjede Nationer:

*Rute Nr. 1.*

Fra Strædet ved *Gibraltor* til 3° E. gennem Punkt A (Den britiske Flaade).  
 Fra 3° E. til 11° 30' E. gennem Punkterne B og C (Den franske Flaade).  
 Fra 11° 30' E. til 13° 40' E. (Den italienske Flaade).  
 Fra 13° 40' E. til 21° 50' E. gennem Punkterne D og E (Den britiske Flaade).  
 Fra 21° 50' E. til 26° 50' E. gennem Punkt M (Den italienske Flaade).  
 Fra 26° 50' E. til *Port Said* (Den britiske Flaade).

*Rute Nr. 2.*

Fra Punkt A til 0° 40' E. gennem Punkt F (Den britiske Flaade).  
 Fra 0° 40' E. til *Marseille* gennem Punkt G (Den franske Flaade).

*Rute Nr. 3.*

Fra Punkt A til 3° E. (Den britiske Flaade).  
 Fra 3° E. til Punkt H og fra Punkt H til *Marseille* (Den franske Flaade).

*Rute Nr. 4.*

Fra Punkt H til 41° 20' N. (Den italienske Flaade).  
 Fra 41° 20' N. til 8° 07' E. (Den franske Flaade).  
 Fra 8° 07' E. til *Genoa* (Den italienske Flaade).

*Rute Nr. 6.*

Fra *Marseille* til 41° 20' N. (Den franske Flaade).  
 Fra 41° 20' N. til Punkt I (Den italienske Flaade).  
 Fra Punkt I til Punkt C (Den franske Flaade).

*Rute Nr. 7.*

Fra *Marseille* til 41° 20' N. gennem Punkt J (Den franske Flaade).  
 Fra 41° 20' N. til 16° 20' E. (Den italienske Flaade).  
 Fra 16° 20' E. til Punkt E (Den britiske Flaade).

*Rute Nr. 8.*

Fra Udgangen af *Dardanellerne* til *Cap Doro* gennem Punkt N (Den britiske Flaade).

Fra *Cap Doro* til 22° 10' E. (Den franske Flaade).  
 Fra 22° 10' E. til Punkt E. (Den britiske Flaade).

*Rute Nr. 9.*

Fra Punkt G til 41° 20' N. (Den franske Flaade).

*Rute Nr. 10.*

Fra Punkt F til 3° E. (Den britiske Flaade).  
 Fra 3° E. til Punkt B (Den franske Flaade).

*Rute Nr. 11.*

Fra Punkt K til 17° 10' E. (Den italienske Flaade).  
 Fra 17° 10' E. til Punkt E (Den britiske Flaade).

*Rute Nr. 12.*

Fra Punkt K til 37° 45' N. (Den italienske Flaade).

Fra 37° 45' N. til 23° 20' E. (Den britiske Flaade).

Fra 23° 20' E. til Punkt M (Den italienske Flaade).

*Rute Nr. 13.*

Fra Punkt N. til 27° 45' E. (Den italienske Flaade).

Fra 27° 45' E. til *Alexandria* (Den britiske Flaade).

(E. f. S. Nr. 1/91 og 20/1571 1938.)

**160. (T). Spanien. Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.**

(Meddelelse fra det danske Gesandtskab i Madrid samt N. t. M. Nr. 3429. London 1937.)

1. Man advares imod at stole paa Fyrene paa Kysterne af *Spanien* og de spanske Besiddelser. De er ofte blevet slukket og forandret uden forudgaaende Varsel.

2. Miner og Undervandshindringer er udlagt ved Anduvningen til Havnene i *Spanien* og de spanske Besiddelser, og det maa forventes, at der hersker Lodstvang.

Minefellerne i spanske Farvande er blevet forøget, og Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at det er forbundet med betydelig Risiko at komme indenfor Territorialgrænsen. Desuden er der fremkommet Meddelelser om, at forankrede Miner kan findes indtil 10 Sm fra Kysten.

Forankrede Miner er tilbøjelige til at gaa i Drift, og Faren for dem er ikke nødvendigvis indskrænket til territoriale Farvande.

Minestrøgne Løb maa benyttes med den yderste Forsigtighed, selv om man har faaet Tilladelse til at besejle dem.

3. Skibe, der ikke er bestemt til spanske Havne, bør om muligt holde sig over 10 Sm fra den spanske Kyst.

Skibe, bestemt til spansk Territorium, raades til, afhængig af mulige Navigationshensyn eller haardt Vejr, at holde sig over 10 Sm fra den spanske Kyst, indtil det er nødvendigt at komme nærmere for at løbe ind til Bestemmelsesstedet.

I *Gibraltar Strædet* bør man holde sig midt i Farvandet, mindst 3 Sm saavel fra den spanske som den marokkanske Kyst.

4. Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i *Madrid*, p. t. *Lissabon*, modtagen telegrafisk Indberetning af 14. December 1937 har Gesandtskabet under 10. December d. A. modtaget en Note fra General Francos Repræsentation, hvorefter hele Kysten fra *Kap Sacratif* (c. 36° 41' N. 3° 28' W.) til *Kap Cervera* (c. 42° 27' N. 3° 10' E.) er erklæret for blokeret, ligesom Blokadechefen er bemyndiget til at ophæve de neutrale Zoner ved *Valencia* og *Barcelona*, naar dette skønnes nødvendigt. Det udtales samtidig udtrykkeligt, at der herefter ikke er nogen Garanti for Sejladsen inden for 3 Sømil fra den blokerede Kyst.

5. Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i *Madrid*, p. t. *Lissabon*, modtagen telegrafisk Indberetning af 28. Marts 1938 har Gesandtskabet modtaget en Note fra General Francos Repræsentation, hvori meddeles, at Sikkerhedszonen ved *Valencia* er flyttet mod Syd og fremtidig findes mellem 39° 20' N. og 39° 10' N.

(E. f. S. Nr. 1/91 og 13/1005 1938.)

**161. (T). Spanien. Palma de Mallorca. Regler for Besejling.**

Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Vicekonsulat i *Palma de Mallorca* modtagen Indberetning har General *Franco* fastsat følgende Regler for Besejlingen af *Palma*.

1. Anløb og Afsejling i *Palmabugten* af udenlandske Skibe og indenlandske Handelsfartøjer er forbudt i Nattetimerne.

2. For saa vidt angaar Forbud betyder

a) Nattetimerne: Tiden fra Solnedgang til Solopgang,

b) *Palmabugten*: Farvandet der ligger Nord for en Linie, der forbiuder *Cala Figuera* med *Cabo Regana*.

3. a) Alle udenlandske Skibe og indenlandske Handelsfartøjer, som anløber *Palma* i Løbet af Dagtimerne skal indgaa i Bugten med deres Nummer (Kendingsnummer) hejst og tydeligt synligt.

b) Skibe, der maatte ankomme før det Klokkeslæt, da Anløb er tilladt, kan opholde sig uden for Linien *Cala Figuera—Cabo Regana* med alle Lys tændt og skal da opgive deres Nummer til nærmeste Signalstation.

c) Alle udenlandske Skibe eller indenlandske Handelsfartøjer, som paa Grund af særlige Omstændigheder maatte blive nødsaget til i Nattetimerne at søge *Palmas Havn* eller en Ankerplads i Bugten skal sætte sig i Forbindelse med Signalstationen i *Cala Figuera* for at opgive sit Nummer og andrage om Tilladelse.

4. Inspektionsskibene, der har Vagt i *Palmabugten* om Natten, skal standse ethvert Skib, om hvis Ankomst de ikke i Forvejen er blevet underrettet pr. traadløs Telegraf eller Telefon, og beordre dem til at tage Ophold udenfor Linien *Cala Figuera—Cabo Regana*.

5. Signalstationerne skal give alle Skibe, som har til Hensigt at anløbe (Bugten) i Nattetimerne, og om hvis Autorisation hertil de ikke paa Forhaand er underrettet pr. Telefon eller paa anden Maade, Ordre til at standse ved Hjælp af internationale Kode-signaler, og i Tilfælde af at Signalet ikke adlydes at affyre et Varselskud, og hvis Ordren heller ikke i dette Tilfælde efterkommes, skal de sætte sig i Forbindelse med Batterierne, for at disse kan beskyde Skibet.

Disse Regler er traadt i Kraft den 6. Maj 1938.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/1482 1938.

#### 162. Spanien. Middelhavet. Base de Rosas. Minespærring udlagt. Advarsel.

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)

Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det *danske* Gesandtskab i *Madrid*, p. t. *Biarritz*, modtagen Indberetning af 20. Oktober 1938 har det *spanske* Udenrigsministerium i *Barcelona* under 6. Oktober s. A. meddelt, at da Mineudlægningen til Beskyttelse af *Base de Rosas* nu er færdig, har vedkommende Departement oplyst, at Sejladsen er farlig i Zonen W. for en Linie fra *Punta Creu* til *Punta del Milú*. Ved Indsejling i Bugten ved *Rosas* er det obligatorisk at anvende Lods, som paa derom fremsat Anmodning til Stadighed vil blive stillet til Raadighed for ethvert Fartøj, der ønsker at sejle ind. For at faa Lods om Bord bør ethvert Skib uden at overskride ovennævnte Linie nærme sig *Cabo Norfeo* og afgive de i den international Signalbogs 6. Del angivne Signaler for Lods.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 44/3175 1938.

#### 163. (T). Baleariske Øer. Ibiza og Formentera. Fyr slukket.

(A. a. l. N. Nr. 22/454. San Fernando 1938.)

Fyrene langs Kysterne og i Havnene af Øerne *Ibiza* og *Formentera* er som Regel slukket.

Denne Efterretning er en Gengivelse af E. f. S. Nr. 46/3323 1938.

#### 164. Rettelse til Fortegnelse over danske og islandske Fyr og Taagesignalstationer m. m. 1938.

Kaldesignalet for *Ringsted* Kystradiostation er *OXC* og ikke som anført i Fyr-Fortegnelsen under Oversigt over Kystradiostationer Afdeling B, Side 16, *OXG*.

#### 165. Danmark. Meddelelse fra Søkort-Arkivet.

Numrene paa *danske* Søkort vil blive forandret, saaledes som det fremgaar af efterfølgende Liste.

Gl. Nr.	TITEL	Nyt Nr.
	TITLE	
105	Arsuk Fjord .....	10 A
145	Vestkysten af Grønland, Arsuk—Holstensborg — Westcoast of Greenland, Arsuk—Holstensborg .....	5
146	Vestkysten af Grønland, Holstensborg—Upervivik — Westcoast of Greenland, Holstensborg—Upervivik .....	4
147	Grønland med Omgivelser (2 Blade) — Greenland with surrounding waters (2 sheets) .....	2-3

Gl. Nr.	TITEL TITLE	Nyt Nr.
148	Grønland, sydlige Del — Greenland, southern part . . . . .	11
208	Færøerne (2 Blade) — Færoe Islands (2 sheets) . . . . .	82-83
209	Færøerne med omgivende Flak (1½ Blad) — Færoe Islands with surrounding banks (1½ sheet) . . . . .	80
210	Sundet — The Sound . . . . .	130
211	Kattegat . . . . .	100
212	Íslands Nordkyst — Northcoast of Iceland — Skagafjörður—Langanes . .	61
213	Reykjavik og Hafnarfjörður . . . . .	45
214	Íslands Østkyst — Eastcoast of Iceland — Langanes—Vestrahorn (1½ Blad — 1½ sheet) . . . . .	70
220	Store-Bælt, Nordlige Blad — Great Belt, northern sheet . . . . .	141
221	Store-Bælt, Sydlige Blad — Great Belt, southern sheet . . . . .	142
224	Færøerne, Havne- og Ankerpladser — Færoe Islands, harbours and anchorages . . . . .	84
225	Íslands Sydkyst — Southcoast of Iceland — Vestrahorn—Dyrhólaey . .	30
226	Íslands Sydkyst — Southcoast of Iceland — Portland (Dyrhólaey) — Reykjavik . . . . .	31
227	Kattegat, Sydvestlige Del — southwestern part — Samsø Bælt . . . . .	103
231	Bornholm med Omgivelser — Bornholm with approaches . . . . .	189
236	Skagerrak . . . . .	92
237	Svendborg Sund . . . . .	171
239	Ísland og Færøerne — Iceland and Færoe Islands . . . . .	21
240	Gedser Rev med Løbene til — with channels to — Nysted . . . . .	191
241	Lille-Bælt — Little Belt . . . . .	150
245	Horns Rev med Omgivelser — Horns Reef with approaches . . . . .	94
246	Kattegat, Nordlige Blad — northern sheet . . . . .	101
247	Kattegat, Sydlige Blad — southern sheet . . . . .	102
249	Sundet, Sydlige Blad — The Sound, southern sheet . . . . .	132
252	Aarhus Bugt og Farvandet omkring — and waters surrounding — Samsø .	112
255	Jyllands Vestkyst — Westcoast of Jutland . . . . .	93
259	Limfjorden samt — and — Mariager- og Randers Fjord (1½ Blad — 1½ sheet) . . . . .	104
260	Faxe Bugt (Faxaflói) — Gulf of Faxe . . . . .	40
261	Snæfellsjökull—Kap Nord (Horn) — North Cape (Horn) . . . . .	41
262	Østersøen mellem Falsterbo og Christiansø — Baltic Sea between Falsterbo and Christiansø . . . . .	188
263	Nordsøen, Nordlige Blad — North Sea, northern sheet . . . . .	90
264	Nordsøen, Sydlige Blad — North Sea, southern sheet . . . . .	91
266	Breidifjörður, Øst for — East of — 23° 28' W. . . . .	42
267	Isefjord . . . . .	116
268	Østersøen, Nordlige Del — Baltic Sea, northern part . . . . .	182
269	Østersøen, Sydlige Del — Baltic Sea, southern part . . . . .	181
270	Ísland med omliggende Flak (2 Blade) — Iceland with surrounding banks (2 sheets) . . . . .	25-26
271	Limfjorden fra — from — Hals til — to — Aalborg . . . . .	106
272	Mariager Fjord . . . . .	110
273	Randers Fjord . . . . .	111
275	Breidifjörður, Øst for — East of — Flatey, Indsejlingen til — entrance to — Skardstød, Salthólmavik og — and — Króksfjardarnes . . . . .	44
276	Finske Bugt, Vestlige Del — Gulf of Finland, western part . . . . .	183
277	Finske Bugt, Østlige Del — Gulf of Finland, eastern part . . . . .	184
278	Sundet og Bælterne, Nordlige Del — The Sound and Belts, northern part .	125
279	Sundet og Bælterne, Sydlige Del — The Sound and Belts, southern part .	126



Gl. Nr.	TITEL TITLE	Nyt Nr.
280	Østersøen, Vestlige Del, samt Sundet og Bælterne — Baltic Sea, western part with the Sound and the Belts . . . . .	180
283	Nordlige Atlanterhav — Northern Atlantic . . . . .	20
284	Borgarfjærdur . . . . .	46
285	København med Løbene dertil — Copenhagen with approaches . . . . .	133
286	Íslands Østkyst — Eastcoast of Iceland — Digranes—Køgur . . . . .	72
287	Íslands Østkyst — Eastcoast of Iceland — Køgur—Reyðarfjærdur . . . . .	73
288	Íslands Østkyst — Eastcoast of Iceland — Reyðarfjærdur—Eystrahorn . . . . .	74
289	Íslands Vestkyst, Fjorde og Ankerpladser — Westcoast of Iceland, Fiords and anchorages . . . . .	43
290	Store-Bælt mellem Sprogø og Langeland — Great Belt between Sprogø and Langeland . . . . .	143
291	Østersøen mellem Falsterbo og Dars — Baltic Sea, between Falsterbo and Dars . . . . .	187
292	Østersøen mellem Langeland og Dars — Baltic Sea between Langeland and Dars . . . . .	186
295	Lister Dyb . . . . .	96
296	Nakskov Fjord . . . . .	144
297	Farvandet Syd for Fyn — Waters South of Fyn . . . . .	170
298	Østersøen, Vestlige Del, Kieler Bugt — Baltic Sea, western part, gulf of Kiel . . . . .	185
299	Store-Bælt — Great Belt . . . . .	140
300	Odense Fjord . . . . .	115
301	Smaalandsfarvandet, Østlige Del — eastern part — Bøgestrøm . . . . .	161
303	København. Red og Havn — Copenhagen. Road and harbour . . . . .	134
304	Farvandet Nord for Fyn — Waters North of Fyn . . . . .	114
305	Húnaflói (Skagastrand Bugt) — (Bay of Skagastrand) . . . . .	60
306	Smaalandsfarvandet, Vestlige Del — western part . . . . .	160
307	Haderslev, Fjord og Havn — Fiord and harbour . . . . .	153
308	Graadyb . . . . .	95
310	Horsens Fjord . . . . .	113
311	Siglufjærdur Havn — harbour . . . . .	62
312	Sundet, Nordlige Del — The Sound, northern part . . . . .	131
314	Íslands Sydkyst — Southcoast of Iceland — Hjörleifshæfði—Vestmannaeyjar . . . . .	32
315	Grønlands Vestkyst — Westcoast of Greenland — Upernivik—Etah . . . . .	1
316	Grønsund . . . . .	162
318	Lille-Bælt, Nordlige Del — Little Belt, northern part . . . . .	151
319	Lille-Bælt, Sydlige Del — Little Belt, southern part . . . . .	152
320	Als Sund og Augustenborg Fjord . . . . .	155
321	Flensborg Fjord . . . . .	154
322	Vestmannaeyjar — Selvogsbanki (1½ Blad) — (1½ sheet) . . . . .	33
323	Guldborg Sund, Nordlige Del — northern part . . . . .	163
328	Grønlands Vestkyst. Disko Bugt — Westcoast of Greenland: Disko Bay . . . . .	7
330	Rudkøbing Løb . . . . .	172
333	Østersøen. Fakse Bugt. — Baltic sea. Gulf of Fakse . . . . .	190

## Tillæg.

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

#### 166. (T). Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Holtserhage Lystønde ombyttet med Vintersømærke.

Lystønden *Holtserhage* paa c. 55° 42' N. 9° 41' E. er midlertidig inddraget og erstattet med en hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 167. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib. Oplysning om Radiofyr og Lufttaagesignal.

Den tidligere givne Meddelelse om, at Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Gilleleje Flak N.* paa c. 56° 10' N. 12° 18' E. er kombineret med Fyrskibets Lufttaagesignal til Afstandsbestemmelse, annulleres, idet de to Signaler udsendes uafhængig af hinanden.

(E. f. S. Nr. 29/2356 1937. Danske Lods, Side 248. Fyr-Fort., Afd. B, Side 9.)

#### 168. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Oplysning om Lystønde.

Lystønden *Sælhundeholm Løb B* paa 56° 41' (03") N. 8° 14' (42") E., der for Tiden er inddraget, vil indtil videre ikke blive genudlagt.

(E. f. S. Nr. 48/3435 1938. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 448 og Tillæg Nr. 3, Side 65. Fyr-Fort., Nr. 576. Søm.-Fort., Side 60, Nr. 17.)

#### 169. (T). Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Skagens Rev* paa c. 57° 46' N. 10° 44' E. er for Tiden ude af Virksomhed.

#### 170. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

Taagesirenen paa Yderenden af Dækmolen er for Tiden i Uorden.

c. 57° 36' N. 9° 58' E.

**73. Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.**

Under 16. April 1937 er udstedt: „Lov om Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*“.

I Medfør af ovennævnte Lov har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart under 10. September d. A. udstedt „Bekendtgørelse angaaende Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*“.

Denne Bekendtgørelse er traadt i Kraft den 1. Oktober 1937.

Ovennævnte Lov og Bekendtgørelse forhandles fra Søkort-Arket, Toldbodvej 19, K. Prisen er henholdsvis Kr. 0,10 og Kr. 0,15.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/86 1938.

**74. Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.**

Ved Øvelsessejlad med neddykkede Undervandsbaade fører Ledsageskibet den internationale Svarstander og det i „International Signalbog“ anførte Signal HP. Dette Signal tjener som Advarselssignal, og der bør fra de Skibe, hvorfra dette Signal observeres, holdes skarpt Udkig efter Undervandsbaade, af hvilke muligvis kun Periskoperne kan ses over Vandet, samt manøvreres med Forsigtighed.

Man kan ikke paaregne, at en uddykkende Undervandsbaad er fuldt manøvrelygtig eller i Stand til at vise de for Skibe, der ikke er under Kommando, foreskrevne signaler.

Opmærksomheden henledes paa, at Undervandsbaade er forsynet med en Telefonbøj, som kan frigøres fra Undervandsbaaden, naar denne ligger neddykket.

Bøjen, der kun anvendes i Nødsituation, er forsynet med trekantet grøn Stander og en Blinklanterne. I Bøjen findes en Telefon, gennem hvilken Skibe paa Overfladen kan komme i Forbindelse med Undervandsbaaden. Paa Bøjens Overkant findes indgraveret Anvisning paa, hvorledes Bøjen betjenes.

Skibe, der observerer en saadan Bøje paa Vandet, bør udsætte Fartøj og herfra gennem Telefonbøjen sætte sig i Forbindelse med Undervandsbaaden. Fartøjet maa ikke fortøje sig ved Bøjen, da denne kun fastholdes til Undervandsbaaden af Telefonkabler.

Meddelelse om Observation af en saadan Bøje og Bøjens Plads bør omgaaende sendes til Marineministeriet, *København*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/87 1938.

(Danske Lods, Side 76.)

**75. Danmark. Sundet. København. Havnereglement forandret.**

Fra den 8. Januar d. A. at regne afgives Passagesignalerne paa *Nyhavnbroen* kun som Lyssignaler baade Dag og Nat.

(Danske Lods, Side 268. Havne-Lods, Side 122. Tillæg Nr. 1, Side 22.)

**76. Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.**

I nye danske Søkort vil efterhaanden de af Stednavneudvalget foreslaaede Stednavne blive benyttet. Der vil af denne Grund i en længere Aarrække kunne findes Uoverensstemmelser i Stavemaaden af samme Stednavne i de forskellige Søkort.

I Sejladshaandbøgerne vil blive indført en Bemærkning om, i hvilke Landsdele og Farvande Stednavneudvalgets Navnefortegnelse efterhaanden er indført.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/88 1938.

**77. Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.**

Der udsendes 2 Gange daglig en radiotelegraferet Avis for danske Søfarende. Udsendelsen foregaar over *Skamlebæk* Kl. 0100 G. M. T. paa Frekvensen 5725 kc/s (52,4 m) og Kl. 1130 G. M. T. paa Frekvensen 12295 kc/s (24,4 m). Sendetid for hver Udsendelse er 25 Min.

Avisen Kl. 1130 G.M.T. vil i alt væsentligt være en Gentagelse af den forudgaaende Kl. 0100 udsendte Avis.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/89 1938.

(Danske Lods, Side 66.)

**78. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.**

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)

I Hænhold til Art. 39 i den internationale Konvention af 31. Maj 1929 om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen sammenholdt med § 5 i Bekendtgørelse af 21. Januar 1931 om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse henstilles det til alle Damp- og Motor skibe ved Sejlads i E.-W.-lig Retning paa *Nordatlantehavet*, at de, for saa vidt Omstændighederne tillader det, følger de Ruter, som er angivet i de af *Hydrographic Office, Washington*, udgivne *Pilot Charts*.

De nævnte Ruter er for Tiden:

R u t e C for Skibe bestemt til eller fra E.-Kysten af *De Forenede Stater*.R u t e E for Skibe bestemt til eller fra *Halifax*.R u t e C: E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 42° N. Br.  
W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 43° N. Br.R u t e E: E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 45° 25' N. Br.  
W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 45° 55' N. Br.

Mulig Ændring i de anførte Ruter vil blive offentliggjort i „Efterretninger for Søfarende“.

(Se Tillæg.)

**Tillæg Nr. 1.****I. Østersøen.****79. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 36/950. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Kemi kyrktorn* c. 65° 44' N. 24° 34' E. *Kemi övre* og *nedre. Ajos*.**80. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raahe (Brahestad). Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 36/948. Helsingfors 1938.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Raahe kyrktorn* c. 64° 41' N. 24° 29' E. *Äijä. Kello. Isokrauseli. Lapaluoto övre* og *nedre. Lapaluoto brohuvud. Mäivaperä övre* og *nedre*.**81. Finland. Bottniske Bugt. Sebbskär (Säppi). Lodsudkigsstation lukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 36/951. Helsingfors 1938.)

*Sebbskär* Lodsudkigsstation paa c. 61° 28',<sub>6</sub> N. 21° 20',<sub>9</sub> E. er lukket for Vinterperioden.

82. **Finland. Finske Bugt. Ekenäs Skærgaard. Kråholm Ledefyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 36/944. Helsingfors 1938.)  
Fyrene *Kråholm övre* og *nedre* er slukket for Vinterperioden. c. 59° 59' N. 23° 26' E.
83. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 36/943. Helsingfors 1938.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Mustikkamaa* c. 60° 11' N. 24° 59' E. *Pihlajasaari* c. 60° 08' N. 24° 56' E.
84. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Løb spærret.**  
(U. f. s. Nr. 36/942. Helsingfors 1938.)  
Sundet mellem *Norra hamnen* paa 60° 10' 27" N. 24° 57' 55" E. og *Tervasaari* (*Tjärholmen*) paa 60° 10' 26" N. 24° 58' 16" E. er blevet fyldt op.  
(Kort Nr. 276.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

85. **Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib SW. og SE. Undervandshindring og Vrag forgæves eftersøgt.**  
1. Undervandshindringen, der af den *engelske* Damper *Quickstep* var rapporteret at ligge paa 56° 55' (30") N. 10° 47' (00") E., c. 4¾ Sm 232° fra *Østre-Flak* Fyrskib, er forgæves eftersøgt.  
2. Vraget af Fiskerbaaden *P. Madsen*, der laa sunket paa 56° 53' (20") N. 10° 59' (35") E., c. 6 Sm SE. for *Østre-Flak* Fyrskib, er forsvundet sammen med den c. 100 m NE. for Vraget udlagte Bøje med hvidt Flag.  
(U. f. S. Nr. 1/41 og 50/3508 1938.)
86. **Danmark. Kattegat. Læsø S. Silderon Lystønde inddraget for Is.**  
Lystønden *Silderon* paa c. 57° 07' N. 11° 02' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en hvid Spirtønde.
87. **Danmark. Limfjorden. Hals—Aalborg. Lystønder inddraget for Is.**  
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:  
*Christianshaab* 57° 03' (35") N. 10° 03' (25") E. *Bredhage E.* *Bredhage W.*
88. **Danmark. Limfjorden. Oddesund S.-lige Færgehavn nedlagt.**  
Fra den 1. Januar 1939 vil Bygværker m. v. i *Oddesund S.-lige* Havn ikke mere blive vedligeholdt, ligesom der ikke vil blive foretaget Uddybninger for at sikre Tilstedeværelsen af de bestaaende Vanddybter. Besejlingen af Havnen sker derfor for Fremtiden paa de paagældendes eget Ansvar.  
c. 56° 34',7 N. 8° 34',2 E.  
(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 158.)
89. **(T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Harrevæn:* 3,0 m, i *Svanholm Fyr*linie: 5,5 m, i *Sællindeholm* Løb: 4,5 m, i *Gauseholm* Løb: 2,0 m, i *Svanholm* Løb: 0,5 m og i *Kobberø* Løb: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden indtil

*Tyborøn* Havn 6,0 m over *Havrevlen* og 5,5 m i *Svanholm* Fyrlinie, og 4,3 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 3,2 m.
- b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 2,5 m.
- c. 56° 42' (32") N. 8° 13' (32") E. — 2,0 m.

(E. f. S. Nr. 49/3511 1938.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

##### 90. Nordsøen. Borkum-Riff Fyrskib NW. Drivende Mine.

(Meddelelse fra norsk Dampet „Bretagne“.)

Den 1. Januar 1939 Kl. 1240 G. M. T. observeret en drivende Hornmine paa c. 54° 09' N. 5° 15' E., c. 37 Sm NW. for *Borkum-Riff* Fyrskib. Det blæste en Storm af SE.

##### 91. (T). Danmark. Graadyb. Jørg Taagesignal i Uorden. Annulleret.

##### 92. (T). Tyskland. Helgoland. Tønder udlægges midlertidigt.

(N. f. S. Nr. 52/5550. Berlin 1938.)

I Tiden fra 1. Januar til c. 31. Marts d. A. udlægges paa hvert af følgende Punkter 54° 13',0 N. 7° 51',3 E., 54° 09',9 N. 7° 55',1 E. og 54° 12',0 N. 7° 56',0 E. en rød og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, eller en rød og hvid, vandret stribet Spidstønde. Det er forbudt at passere, fiske eller ankre indenfor en Afstand af 125 m fra ovennævnte Tønder, der til sin Tid vil blive inddraget uden nærmere Meddelelse.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

##### 93. Bekendtgørelse om Ændring i Tillæg II til den i Bekendtgørelse Nr. 223 af 2. September 1931 fra Ministeriet for Søfart og Fiskeri omhandlede, i London den 5. Juli 1930 undertegnede internationale Konvention om Laste-linier for Skibe.

Udenrigsministeriet har under den 31. Oktober 1938 udstedt følgende Bekendtgørelse:

Ifølge Meddelelse fra den *britiske* Regering er Tillæg II til ovennævnte Konvention i Overensstemmelse med den i Konventionens Artikel 20, 1. Stk., foreskrevne Fremgangsmaade fra den 23. August d. A. at regne blevet ændret saaledes, at der til Punkt (6) (a), 1. Stk., i Tillæggets Afsnit om aarstidsbestemte Omraader er føjet en i Oversættelse til Dansk saalydende Sætning: „*Mackay* skal anses som liggende paa Grænselinien mellem den aarstidsbestemte tropiske Zone og Sommerzonen“.

## Tillæg Nr. 2.

### I. Østersøen.

14. (T). Polen. Danzig Bugt. Wladyslawowo. Oplysning om Fyr og Taagesignal.  
(N. t. M. Nr. 2770. London 1938.)
1. Fyret paa det W.-lige Molehoved viser for Tiden hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12<sup>s</sup>.  
En Nautofon, der under Taage giver Tre-Stød hver 2<sup>m</sup>, er midlertidig opstillet ved Fyret.
  2. Fyret paa det E.-lige Molehoved viser for Tiden rødt Lys med En-Formørkelser hver 6—9<sup>s</sup>.  
c. 54° 48' N. 18° 26' E.

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

15. Danmark. Sundet. Ellekilde Hage Lys- og Klokketønde SE. Vrag afmærket.  
Vraget af „*Jeanne M.*“, hvorover mindste Dybde er 8,0 m, ligger sunket i 20 m Vand paa 56° 05' (43") N. 12° 32' (21") E., c. 0,7 Sm ud for Kysten ved *Nordskov Mølle*. En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, samt en Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt henholdsvis 100 m og 30 m NE. for Vraget.  
(E. f. S. Nr. 51/3630 og 52/3775 1938.)
16. (T). Danmark. Store-Bælt. Romsø Fyr NNE. §Undervandshindring rapporteret.  
Føreren af Dampskibet *Martin Goldschmidt* rapporterer, at Skibet den 22. December 1938 Kl. 0700 tærnede mod en Undervandshindring paa c. 55° 35' N. 10° 51',<sub>6</sub> E., c. 4,7 Sm 24° fra Romsø Fyr. Skibets Dybgaende var 5,51 m for og 5,84 m agter. Røringen med Undervandshindringen varede 5 à 6 Sekunder, og der loddedes 19 m. Stedet vil lejlighedsvis blive nærmere undersøgt.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/3780 1938.
17. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Fyrbelysning i Uorden.  
Fyrbelysningen i *Højestene Løb* er for Tiden i Uorden, da Isen har bortrevet Fyrbælene. Saasnart Forholdene tillader det, vil Fyrbelysningen atter blive bragt i Orden.  
c. 54° 59' N. 10° 29' E.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

18. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Vinkelfyr midlertidig slukket.  
*Frederikshavn* grønne og hvide Vinkelfyr paa Forhavnens N.-Moles Hoved paa 57° 26' 01" N. 10° 33' 24" E. er for Tiden slukket.
19. (T). Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Indløbet tilsandet.  
I Munden af *Skagen Havn* har fundet en Tilsanding Sted, saaledes at Dybden E.-Siden kun er c. 3,5 m og i W.-Siden c. 5,0 m. En Uddybning vil snarest finde Sted.  
c. 57° 43' N. 10° 35',<sub>8</sub> E.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/3724 1938.  
(Havnelods, Side 176.)



100. (T). Danmark. Limfjorden. Mors. Nykøbing Havn. Pram sunket.  
 En Mudderpram er sunket ved D. F. D. S.'s Kaj i *Nykøbing Havn*. Vraget der ligger farligt for Sejladsen, er afmærket med en klar Lanterne ved hver Ende, og vi snarest blive fjernet.  
 c.  $56^{\circ} 47',7$  N.  $8^{\circ} 52',1$  E.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

101. (T). Nordsøen. Helgoland NW. Lystønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
 (N. f. S. Nr. 49/5284. Berlin 1938.)  
 I Tiden fra den 15. December 1938 til 31. Marts 1939 er paa hver af nedennævnte Steder udlagt en rød- og hvidstribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Tønderne bærer Paaskriften „*Do not pick up*“. Det er forbudt at ankre eller fiske indenfor en Afstand af 300 m fra Tønderne, og de skal passeres i mindst 300 m Afstand.  
 a. c.  $54^{\circ} 24'$  N.  $5^{\circ} 39'$  E.      c. c.  $55^{\circ} 00'$  N.  $5^{\circ} 29'$  E.  
 b. c.  $54^{\circ} 30'$  N.  $4^{\circ} 39'$  E.      d. c.  $55^{\circ} 29'$  N.  $5^{\circ} 00'$  E.  
 Lystønderne inddrages uden nærmere Meddelelse.  
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 50/3575 1938.
102. Danmark. Graadyb. Lystønde gonudlagt.  
 Lystønden *Søren Jessens Sand* paa c.  $55^{\circ} 27',6$  N.  $8^{\circ} 19',2$  E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 52/3731 1938.)

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

103. Spanien N.-Kyst. Cabo Torres. Taagesignal oprettet.  
 (N. t. M. Nr. 2763. London 1938.)  
 Ved *Cabo Torres Fyr* paa c.  $43^{\circ} 34'$  N.  $5^{\circ} 42'$  W. er oprettet et Taagesignal med Sirene. Signalet er 3 Stød hver 30<sup>s</sup>.

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

1939

1/1 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.

### I. Østersøen.

1939

1/2 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag „Katharina Peppø“. Vrag afmærket.*  
 1/3 *Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn. Dybde aftaget.*  
 1/14 *Tyskland. Stolpe Banke S. Vrag „San Matteo“. Vraglystøndes Plads.*  
 1/15 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie N. Vrag.*  
 1/16 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Vraglystønde udlagt.*  
 1/17 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*  
 2/116 *Tyskland. Pommerske Bugt. Swinemünde N. t. W. Undervandshindring.*

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

1939

1/18 *Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Indsejling tilsandet.*  
 1/19 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
 1/20 *Danmark. Sundet. Drogden. Vrag „Artemis“.*  
 1/21 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.*  
 1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
 1/23 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 1/24 *Sverige. Sundet. Hälsingborg. Indløbet til Norra Hamnbassäng. Havnearbejder. Advarsel.*  
 1/25 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.*  
 1/26 *Sverige. Sundet. Skanör Havn. Sømærker midlertidig inddraget.*  
 1/27 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
 1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedo Fort.*  
 1/30 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.*  
 1/32 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernako. Munkeby Fyr forandres.*  
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.*  
 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder. Advarsel.*  
 1/35 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
 1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*  
 1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Oplysning om Fyrbelysning.*  
 1/95 *Danmark. Sundet. Ellekilde Hage Lys- og Klokketønde SE. Vrag „Jeanne M“ afmærket.*  
 1/96 *Danmark. Store-Bælt. Romso Fyr NNE. Undervandshindring rapporteret.*

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1939

1/39 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*  
 1/40 *Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Puller. Advarsel.*  
 1/41 *Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller. Fyr under Bygning.*  
 1/42 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.*  
 1/43 *Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag „Proven“.*  
 1/47 *Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Proverømninger og Prøveboringer. Advarsel.*  
 1/48 *Danmark. Limfjorden. Vilsund. Bro under Bygning. Advarsel.*  
 1/49 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Dybde aftaget.*  
 1/51 *Danmark. Skagerrak. Indsejlingen til Hirtshals Havn. Afmærkning forandres.*  
 1/89 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*  
 1/99 *Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Indløb tilsandet.*

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1939

- 1/52 *Norge. Rogaland. Utsira.* Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.  
 1/53 *Danmark. Hanstholm.* Mole og Havnelyr ødelagt.  
 1/54 *Belgien. Wandelaar* Fyrskib E. Vrag „*Nippon*“.  
 1/55 *Belgien. West Hinder* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 1/56 *England. Kay Sand Channel.* Farligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 1/57 *England. Cross Sand* Fyrskib ombyttes midlertidig.  
 1/58 *Skotland. Firth of Forth.* Oplysning om Undervandshindringer. Advarsel.  
 1/92 *Tyskland. Helgoland.* Tønder udlægges midlertidigt.  
 1/101 *Nordsøen. Helgoland NW.* Lystønder midlertidig udlagt. Advarsel.

## Island og Færøerne.

1939

- 1/59 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar.* *Bradabreki* Grund fundet.  
 1/60 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp* E-lige Del. *Borgarey* N. Oplysning om Skær.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1939

- 1/64 *Danmark.* Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.  
 1/65 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
 1/66 *Danmark.* Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.  
 1/67 *Danmark. Danske Farvande.* Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. *Færøerne.* Vejrmelding pr. Radiotelefon.  
 1/68 *Danmark.* Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt tryk Isheretninger.  
 1/69 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/70 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
 1/71 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.  
 1/72 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *dans* Farvande.  
 1/73 *Danmark.* Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*.  
 1/74 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/76 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.  
 1/77 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.  
 1/78 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske* Dampskibsruiter.  
 2/156 *Indberetning* om farlige Skibsfartshindringer i *udenlandske* Farvande.  
 2/157 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
 2/158 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.  
 2/159 *Bestemmelser* for Ruter for Handelskibe i *Middelhavet* og for Undervandsbaadsøvelse omraader.  
 2/160 *Spanien.* Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.  
 2/161 *Spanien. Palma de Mallorca.* Regler for Besejling.  
 2/162 *Spanien. Middelhavet. Base de Rosas.* Minespærring udlagt. Advarsel.  
 2/163 *Baleariske Øer Ibiza og Formentera.* Fyr slukket.  
 2/165 *Danmark.* Meddelelse fra Søkortarkivet.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**  
Stiftet 1899  
Aktekapital 8 Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ- og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## DAMP-DYNAMOER

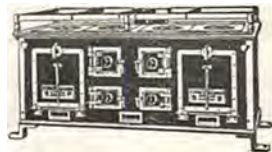
med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*Iøvrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalormeringsanlæg	Armatur
Oliefyriansanlæg	Pumper
Stalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

## \* DANSKE HAVNE \*

**ESBJERG**

Dybdet ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Træskhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havnsafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Løds penge efter Dybtgasende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsæring ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandsafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Lofteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flakerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frlager ved Toldboden.

**FAABORG**

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havnsafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

**FREDERIKSHAVN**

Dybdet i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnsænge 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 1003 midlerlidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsæring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3800 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

**KØBENHAVN**

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa 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 + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havneværkets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller indes ved Havneværkets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderalde. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Frlager for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, for at skifte Mandskab, landømte 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 påbegyndt Rejse. Ingen Lodstvang. Løds penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgasende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsæring: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsæring af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsæres. Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kaj og Haad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton. Losning og Lading. I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommede Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldværnet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.000 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons. Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

**HELSINGØ**

Dybdet i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnsænge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødsør ved Havnen og i Fyrakibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsæring efter Aftale. Ballastp. 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Lofteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Modernes Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Lofteevne.

**NYBORG**

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvanden stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havnsafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre. for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varesafgift: Moderat. Bugserdamp, uforud, ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; lævrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. 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, Kolbalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

**RUDKJØBING**

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havnsænge: 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 Bugsæring (se Lodst.). Bugsæring faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 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 215 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 2

TORS DAG 12. JANUAR 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### HANDELSFLAADEN

Statistiske Efterretninger bringer nu ved det nye Aars Begyndelse en Række Opgørelser og desuden flere vedrørende Skibsfarten.

Den udelukkende med Maskinkraft drevne Tonnage for Last- og Passagerskibe under private Rederier maalte ved Begyndelsen af 1938 1.044.000 Reg. T. br.; Flaaden blev i Aarets Løb forøget med 32.000 Reg. T. bygget paa danske Værfter og med 26.000 Reg. T. hovedsagelig ikke-nybygget Tonnage, som indkøbtes i Udlandet. Salgene til Udlandet androg 11.000 Reg. T., som indbragte  $3\frac{3}{4}$  Mill. Kr., og ved Forlis er afgaaet 7.400 Reg. T. Den samlede Tilgang andrager herefter ca. 58.000 Reg. T. og Afgangen ca. 18.000 Reg. T., saaledes at Flaaden ved Aarets Udgang var ca. 40.000 Reg. T. større end ved dets Begyndelse. Angaaende Tonnagesalget til Udlandet maa bemærkes, at det som sædvanlig overvejende bestaar af helt eller omtrent udtjente Skibe. For enkelte af Skibene er dog opnaaet en forholdsvis høj Pris, og Gennemsnitsprisen for den til Udlandet solgte Tonnage var væsentligt højere end i 1937.

Ligesom i de nærmest foregaaende Aar er der ogsaa i 1938 kun bygget enkelte Sejlmotorskibe til Fragtbrug, medens der er indført et Antal gamle Fartøjer. Endvidere byggedes 30 Fiskerfartøjer til danske Ejere og nogle mindre Skibe til Staten, blandt hvilke de største er et Redningsmotorskib paa 334 Reg. T. og et Fyrskib paa 172 Reg. T.

### TRAFIKKEN OVER DANSKE HAVNE

Trafikken over danske Havne, saaledes som den kommer til Udtryk i Godsomsætningen, har ifølge nedenstaaende Oversigt været ca. 9 pCt. mindre i de tre første Kvartaler af 1938 end i det tilsvarende

Skibsfarten paa de danske Havne			Antal	Reg. Tons
			Anløb	Netto
Jan. Kvartal	1938	.....	20.000	4.128
April	—	.....	22.100	4.126
Juli	—	.....	25.900	4.861
I alt ....			68.000	13.115
Jan. Kvartal	1937	.....	16.200	3.929
April	—	.....	25.100	4.346
Juli	—	.....	27.400	4.730
Ialt ....			68.700	13.005

Tidsrum i det foregaaende Aar. Nedgangen falder navnlig paa Omsætningen med Udlandet, som er formindsket saavel i den indgaaende som i den udgaaende Fart.

I følgende Oversigt er Havnenes samlede Godsomsætning i Aarets tre første Kvartaler fordelt paa Varegrupper, og de tilsvarende Tal for 1937 er anført til Sammenligning.

I Forhold til det foregaaende Aar har der været en stærk Nedgang i Tilførselen af Kul, Koks m. m., og iøvrigt er den nedadgaaende Tendens af almindelig Karakter. For enkelte Grupper, særlig Gødningsstoffer, er der dog en Stigning.

Da Varetransporterne til og fra danske Havne for en stor Del foregaaer med danske Skibe, er Havneomsætningen ogsaa delvis Udtryk for den danske

Handelsflaades Beskæftigelse. Af hele Handelsflaadens Fragtindtægt hidrører dog kun knapt Halvdelen Samlet Godsomsætning paa de danske Havne

	1938		1937	
	Udlosset Gods Tons	Indladet Gods Tons	Udlosset Gods Tons	Indladet Gods Tons
Foderstoffer .....	811	258	722	279
Gødningsstoffer ...	337	85	209	82
Korn .....	724	226	900	248
Kul, Koks m. m. ..	3.632	30	4.541	51
Sten, Kalk, Cement m. m. ....	910	795	931	833
Teglværksprodukter	71	92	85	98
Trælast .....	317	30	344	39
Forskelligt Styrted gods m. m. ....	1.514	557	1.523	601
Stykgods .....	1.208	1.200	1.272	1.278
Levende Dyr .....	7	55	8	53
I alt ....	9.531	3.328	10.535	3.562

fra Landets egen Vareudveksling med Udlandet og fra den indenlandske Fart, medens godt Halvdelen er indtjent i ren udenlandsk Fart.

### FRAGTRATETALLET

Til Belysning af Fragtfartens Forhold i 1938 anføres nedenstaaende Oversigt over Fragtratetallet, oplagt Tonnage og Tonnage i Fart.

Fragtratetallet, som viste en stærk Stigning i andet og tredje Kvartal af 1937 og derefter en kraftig Nedgang i Aarets sidste Kvartal, har i første Halvdel af 1938 fortsat Nedgangsbevægelsen omend i stærkt afsvækket Tempo. I Maj, Juni og Juli naaede Tallet sit Minimum (123) og har derefter vist en svag Opgang. Tallet laa i November 17 pCt. lavere end Aaret før. Nedgangsbevægelsen skyldtes i sin Oprindelse navnlig Forholdene paa Kornmarkedet, men fik efterhaanden en almindelig Karakter. Stærkest har Nedgangen været for visse Rater i Timecharterfarten og for nogle Rater, der i 1937 var kommet særlig højt op paa Grund af Krigsforholdene i Spanien. Regnes med samme Fragtratetal i December som i November, ligger Aarets Gennemsnit ca. 20 pCt. lavere end i 1937.

	Fragtratetal 1935 = 100	Oplægning af Tonnage <sup>1)</sup> 1000 R. T. br.
Januar .....	137	22
Februar .....	130	33
Marts .....	126	45
April .....	125	40
Maj .....	123	43
Juni .....	123	47
Juli .....	123	63
August .....	125	57
September .....	128	34
Oktober .....	128	16
November .....	127	13
December .....	—	10
Jan.—Novbr. ...	127	38

<sup>1)</sup> Ved Maanedens Udgang.

Medens Oplægningerne i 1937 var minimale og mest bestod af Reserveskibe og endnu ikke udrangerede, ældre Skibe, har de i 1938 i noget højere Grad ogsaa omfattet ledige Skibe i egentlig Forstand.



Den omtrentlige Størrelse af Handelsflaadens Fragtindtægt i 1938 kan anslaaes i Forhold til det foregaaende Aar ved Hjælp af Fragtratetallet og Tonnagen i Fart. Efter de anførte Oplysninger er Fragtratetallet faldet med ca. 20 pCt., og Tonnagen i Fart er næsten uforandret. Efter en skønmæssig Beregning med Udgangspunkt heri og under Hensyn til, at Rutefartens Fragtindtægter svinger mindre stærkt end Trampfartens, kan det indtjente Fragtbeløb, der i 1937 udgjorde 309 Mill. Kr., i 1938 maaske anslaaes til omkring 250 Mill. Kr. Disse Tal omfatter Damp- og Motorskibe i udenlandsk Fart. Sejlmotorskibe og Sejlskibe har antagelig indtjent et Par Mill. Kr. i udenlandsk Fragt. Fragten i indenrigs Fart kendes ikke, men det ses af de transporterede Godsmængder, at Smaaskibsfartens Beskæftigelse har været lidt mindre end i det foregaaende Aar.

Endvidere synes der i 1938 at være indtjent 7—8 Mill. Kr. ved Passagerbefordring i udenlandsk Fart.

### NYE MOTORSKIBE VERDEN OVER

I Følge officiel Statistik, offentliggjort i »The Motorship« forøgedes Verdens Motorskibs-Flaade i 1938 med 223 nye Skibe.

Gaar man Statistiken igennem, viser det sig, at Danmark har en sinuk Andel i dette Nybyggeri, idet de 25 Skibe er bygget paa dansk Værft, deraf er de 7 til dansk Rederi. Der byggedes i England 53 Motorskibe, i Tyskland 42, i Sverige 32, i Holland 29, i Danmark 25, Japan 12, Italien 6, Belgien 8, U. S. A. 3, Norge 6, Finland 3, Frankrig 2 og Danzig 2. Ialt 1,461.000 Tons.

### NORGES HANDELSFLAADE

I Følge Veritas' Statistik er den norske Handelsflaade i 1938 forøget med 39 Skibe paa tilsammen 214.000 Brutto Tons med 312.000 Tons Aaret forud. Handelsflaaden — Skibe over 100 Tons — var ved Aarsskiftet 4.650.000 Brutto Tons.

Af Nybygninger er der i Aarets Løb tilkommet ca. 284.000 Tons, heraf er ved norske Værfter bygget 39.700 Tons og ved udenlandske Værfter 245.000 Tons. Af ældre Tonnage blev indkøbt ca. 85.000 Tons fra Udlandet. Nybygningstonnagen er omtrent som Aaret forud, men der er indkøbt ca. 60.000 Tons mindre Tonnage fra Udlandet og solgt mere end i det foregaaende Aar.

Afgangen skyldes 19 Totalforlis paa tilsammen 18.000 Tons, Salg til Udlandet 134.000 Tons og 4 Skibe paa 2396 Tons til Ophugning, en samlet Afgang paa ca. 155.000 Brutto Tons. Netto-Forøgelsen fremkommer ved, at Motorskibsflaaden er forøget med 48 Skibe paa 243.768 Tons, medens Dampskibsflaaden er formindsket med 9 Skibe paa 29.441 Tons.

Ved Aarsskiftet var der for norsk Regning under Bygning eller i Ordre ialt 720.000 Brutto Tons. Heraf var 39 Skibe paa 60.400 Tons ved norske Værfter og 89 Skibe paa 660.000 Tons ved Værfter i Udlandet.

### FORESTAAR HANDELSKRIGEN?

Amerika truer med at erklære Japan og Tyskland økonomisk Krig, og Amerika kan sikkert gennemføre en saadan Krig. Frygten for Konkurrencen fra den japanske Industri er den stærkeste, men denne Konkurrence kan netop rammes overordentlig føleligt med en amerikansk Boycott, der ikke alene vilde omfatte Indførselen af japanske Færdigvarer til Amerika, men ogsaa ramme Udførselen af Raastoffer fra Amerika til Japan.

I U. S. A. er man allerede saa vidt fremme med »Rustningerne« til denne Krig, at der samles Underskrifter paa Lister, hvor man venter at det store Flertal af Amerikanerne vil forpligte sig til i givet Tilfælde at støtte Boycotten.

Saa er Spørgsmaalet: Bliver en saadan Krig billigere end Krig paa Kniven — bogstavelig talt.

I saa Henseende er det ganske interessant at se den Regning, Daladier har forelagt det franske Deputeretkammer paa Udgifterne til Mobiliseringen under Septemberkrisen. Denne Regning er paa 7.010.500.000 Francs — over 7 Milliarder! Af Specialiseringen fremgaar, at Luftflaaden kostede 3188 Mill. Francs, at Artilleriet kostede 1909 Mill., Pionerne 215, Anti-Luftvaaben 210, Marinen 937 Mill. Francs.

Man forfærdes over disse Tal. Hvad vilde saa Kri-gen ikke have kostet?

Men en Handelskrig bliver heller ikke billig, selv om den ikke forud kan gøres op i Penge.

England truede forleden Tyskland med Handelskrig — nu er det Amerika, der har Udspillet.

Bliver 1939 Verdens-Handelskrigens Aar?

### DANMARKS HANDEL I 1938

Værdien af Danmarks Specialindførsel kan for 1938 anslaaes at ville blive ca. 35 Mill. Kr. mindre end Aaret forud, og Udførselsværdien vil formentlig falde med ca. 15 Mill. Kr. Merindførselen vil saaledes blive omkring 85 Mill. Kr. eller ca. 20 Mil. Kr. mindre end det foregaaende Aar. Ved Bedømmelsen af dette Tal maa dog tages i Betragtning, at der i begge Aarene er indtjent betydelige Beløb paa Transitomsætningen. Merindførselen er i alt væsentlig fremkommet i Aarets 3 første og 3 sidste Maaneder, medens Maanederne April—Juli alle viste Udførselsoverskud.

Da Priserne for Importvarerne i det store og hele er faldet i Løbet af Aaret, maa den omtrent uforandrede Indførselsværdi forklares med de stigende Mængder, der i 1938 er indført af mange forskellige Varer, f. Eks. Frugter, Kolonialvarer, Foderstoffer, Tobak, Kemikalier, Gødningstoffer, Trælast og Papir. Paa den anden Side er der Nedgang i de indførte Mængder Jern, Kul og Koks m. fl. Varer. For Udførselens Vedkommende har Prissvingningerne ikke været særlig store, men den samlede Prisstigning har dog været tilstrækkelig til at opveje Nedgangen i de udførte Mængder af forskellige Varer.

Fordelingen af Vareomsætningen paa Maaneder fremgaar af følgende Oversigt, der viser en noget anden Fordeling end i de nærmest foregaaende Aar, fordi de ændrede Regler for Tildeling af Valutabevillinger har medført, at Indførselen i Maj og September, der tidligere var de første Maaneder i Tildelingsperioderne, er blevet forholdsvis mindre, medens Indførselen i Juli var forholdsvis stor, formentlig fordi denne Maaned nu er den første i Aarets 2. Tildelingsperiode. Svingningerne i Udførselen er væsentlig mindre end i Indførselen, men tilfældige Leveringer af Skibe eller lignende samt Maanedernes ulige Længde har dog bevirket enkelte Udsving i Maanedstallene.

Værdien af Vareomsætningen med Udlandet

	Januar 1937—November 1938					
	Indførsel		Udførsel		Mereindførsel	
	1938	1937	1938	1937	1938	1937
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
Jan.—Nov.	1509,3	1539,0	1418,5	1427,1	90,8	111,9
December	—	134,7	—	141,4	—	÷ 6,7
I alt . .	—	1673,7	—	1568,5	—	105,2

Indførselsværdien for Raastoffer er faldet med 72 Mill. Kr., medens Indførselen af mere bearbejdede Varer er steget med 39 Mill. Kr. For de mindre bearbejdede Varer var Indførselen i 1938 praktisk taget af samme Størrelse som i 1937.

Raastoffer til Landbrugsproduktionen er faldet med 28 Mill. Kr., væsentlig som Følge af den stærke Indskrænkning, der har fundet Sted i Indførselen af Majs. Til Gengæld er Værdien af mindre bearbejdede

Varer til Landbrugsproduktionen, d. v. s. Foderstoffer og Kunstgødning, steget ligesaa meget, saaledes at hele Indførselen af Varer til Landbrugsproduktionen er uforandret i Værdi, og først December vil medføre en mindre Nedgang i denne. Værdien af Raastofindførselen til Industrien viser et Fald paa 10 Mill. Kr., hvilket dog i Hovedsagen maa tilskrives Prisfaldet, idet Mængderne for mange af de herhen hørende Varer er steget eller uændret, saaledes er Indførselsværdien for Raabomuld faldet fra 12 Mill. Kr. til 8 Mill. Kr., medens der kun er en ubetydelig Nedgang i den indførte Mængde, og paa lignende Maade forholder det sig for mange andre Spindestoffer samt f. Eks. for Kautsjuk, Huder, Skind m. m. Raastoffer til Industriproduktionen omfatter ikke Raavarer til Olie- og Margarineindustrien m. v., der er optaget i en særlig Gruppe og viser et Fald paa 30 pCt., fra 99 Mill. Kr. til 71 Mill. Kr. Dette skyldes dog delvis Prisfald, idet den indførte Mængde kun er faldet med 14 pCt. Endelig er Indførselen af Brændsel, mineralske Olier m. v. formindsket med 24 Mill. Kr. Hele denne Nedgang skyldes Kul- og Koksimporten, idet Indførselen af Brændselsolie er steget lidt. Nedgangen skyldes kun delvis Prisfaldet, idet Kulindførselens Værdi er faldet med 12 pCt., medens den indførte Mængde her er 9 pCt. mindre end i 1937, og noget tilsvarende gælder for Koksimporten.

Indførselen af mere bearbejdede Varer er som nævnt steget med 39 Mill. Kr. Heraf falder 10 Mill. Kr. paa fast Kapital og 23 Mill. Kr. paa færdige Forbrugsvarer. Disse Stigninger fordeler sig over en lang Række Varer. En særlig stærk Stigning findes for Automobileer (komplette og i Dele til Samling), samt Reserverdele dertil, der tilsammen er steget fra 49 Mill. Kr. til 58 Mill. Kr.

Til Belysning af Samhandelsforholdet med de forskellige Lande viser en Oversigt for Maanederne Januar—November 1937 og 1938 et betydeligt Fald i Indførselen fra Storbritannien, idet Beløbet for de i Storbritannien købte Varer androg 523 Mill. Kr. mod 590 Mill. Kr. Aaret forud, altsaa en Tilbagegang paa 67 Mill. Kr. Størstedelen af denne Tilbagegang falder dog paa Varer af ikke-engelsk Oprindelse (særlig Korn og Oliefrø); men ogsaa Indførselen af Kul etc. fra Storbritannien er tildels paa Grund af Prisnedgangen faldet betydeligt (fra 124 Mill. Kr. i 1937 til 98 Mill. Kr. i 1938). Udførselen til Storbritannien er steget med 30 Mill. Kr. og udgjorde i 1938 780 Mill. Kr. Stigningen skyldes især Smør, Æg, Maskiner og Skibe.

Samhandelsforholdet med Tyskland er kun blevet ændret lidt i 1938, idet Indførselen er faldet med 6 Mill. Kr. til 370 Mill. Kr., medens Udførselen samtidig er steget med 12 Mill. Kr. Med de øvrige Lande er Samhandelen langt fra af samme Betydning som med Storbritannien og Tyskland; men der har paa flere Punkter fundet nævneværdige Forskydninger Sted i 1938. Indførselen fra Rusland var i 1937 ekstraordinært lav. I 1938 er der atter indført betydelige Mængder af Oliekager og Trælast fra dette Land, saaledes at Indførselens Værdi udgjorde 21 Mill. Kr. mod 10 Mill. Kr. i 1937. En særlig stærk Stigning — fra 79 Mill. Kr. til 120 Mill. Kr. — viser Indførselen fra U.S.A. Denne Stigning skyldes dels en forøget Indførsel af Frugt, men især at der i 1938 er købt mere Korn i U.S.A. end i de foregaaende Aar. Svarende hertil er der en betydelig Nedgang i Indførselen fra Argentina. I det hele taget er Værdien af Indførselen fra de enkelte Lande stærkt præget af Kornindførselens skiftende Fordeling efter Købslande. Saaledes udgjorde Indførselen fra Belgien i 1938 33 Mill. Kr. mod 40 Mill. Kr. i 1937, som Følge af at kun en forholdsvis ringe Mængde oversøisk Korn er købt i dette Land. Indførselen fra Spanien er i 1938 formindsket yderligere og udgjorde ca. 1 Mill. Kr. mod 3,4 Mill. Kr. i 1937 og 14 Mill. Kr. i 1935. Det kan endelig nævnes, at Indførselen fra de skandinaviske Lande har været større i 1938 end Aaret forud. Ogsaa for Islands Vedkommende er Indførselen steget, fra 3,0 Mill. Kr. i 1937 til 4,5 Mill. Kr. i 1938, særlig paa Grund af øget Indførsel af islandsk Fiskeolie.

Udførselens Fordeling paa Lande viser ret betydelige Ændringer i Forhold til 1937. Det er særlig Udførselen af Skibe, der ved sin vekslende Størrelse og Retning sætter Præg paa Tallene. Saaledes skyldes den ringere Udførsel til Norge og Finland i alt væsentligt den ringere Udførsel af Skibe til disse Lande i 1938.

## BESØG AF UDENLANDSKE TURISTSKIBE I DANSKE HAVNE I 1938

I Samarbejde med Turistforeningen for Danmark har Det statistiske Departement i Lighed med de foregaaende Aar paa Grundlag af Indberetninger fra Havnemyndighederne foretaget en Optælling af udenlandske Turistskibes Besøg i danske Havne i Aaret 1938. *Besøg af Turistskibe i Københavns Havn 1938 og 1937.*

	1938					Ialt	1937 Ialt
	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sept.		
Antal Turistskibe ....	6	3	17	25	2	53	61
Antal Passagerer:							
Engelske ...	83	502	4,765	7,515	62	12,927	17,330
Tysk .....	915	293	204	491	»	1,903	7,370
Amerikanske	337	»	445	1,231	18	2,031	2,585
Polske ....	»	»	693	651	»	773	585
Norske ....	120	1	2	28	622	773	585
Franske ...	»	2	6	602	»	610	481
Hollandske .	»	2	5	197	»	204	292
Andre .....	»	22	103	307	8	440	684
I alt ..	1,455	822	6,223	11,022	710	20,232	30,986

For Københavns Havn er i ovenstaaende Oversigt givet Oplysninger for 1938 om Antallet af Turistskibe og Passagerer, fordelt efter Nationalitet og Tidspunkt for Besøget. Til Sammenligning er anført det samlede Antal Skibe i 1937 og disses Passagerer, fordelt efter Nationalitet.

Det fremgaar af Tabellen, at Antallet af Turistskibe er gaaet noget tilbage, fra 61 i 1937 til 53 i 1938, ligesom der har været en betydelig Nedgang i Antallet af Passagerer, idet der i 1938 var ca. 20,200 Passagerer paa Turistskibene i Københavns Havn mod ca. 31.000 Passagerer i det foregaaende Aar. Nedgangen falder paa Englændere og Tyskere, medens der af Skibsturister fra de øvrige Lande har været omtrent lige mange i de to Aar. I 1936 besøgte Københavns Havn af 71 Turistskibe med ialt 26,800 udenlandske Passagerer.

Opholdets Længde varierer fra nogle faa Timer til mere end to Døgn, jfr. nedenstaaende Oversigt:

Ophold Antal Timer	1938		1937	
	Antal Skibe	Antal Passagerer	Antal Skibe	Antal Passagerer
0—6 .....	»	»	4	1,261
7—12 .....	4	825	4	1,128
13—18 .....	9	2,756	10	4,871
19—24 .....	8	2,133	6	5,001
25—30 .....	14	6,529	9	5,126
31—36 .....	8	3,104	10	3,873
37—42 .....	6	3,227	9	5,078
43—48 .....	2	742	2	1,067
49— .....	2	916	7	2,981
I alt ....	53	20,232	61	30,986

I 1938 opholdt 70 pCt., i 1937 60 pCt. og i 1936 50 pCt. af Turisterne sig mere end 1 Døgn i København.

Foruden de nævnte 53 Turistskibe, der i 1938 har besøgt Københavns Havn, har der været eet Skib med 450 Passagerer, næsten udelukkende Amerikanere, som laa paa Københavns Red i Dagene 15.—16. Juli.

Udgifterne for Turistskibene i Københavns Havn udgjorde i 1938 og 1937 henholdsvis 400,000 Kr. og 442,000 Kr., jfr. nedestaaende Specifikation.

	1938 Kr.	1937 Kr.
Havneafgift .....	62,000	64,000
Lodsning .....	57,000	64,000
Bugserbaade .....	62,000	54,000
Vand, Olie, Kul .....	35,000	36,000
Proviand .....	151,000	123,000
Iøvrigt .....	33,000	101,000
I alt ....	400,000	442,000



Provinsens Havne har efter de foreliggende Indberetninger været besøgt af 1 Turistdamper med ca. 600 Passagerer i Sæsonen 1938.

Bortset fra Anløbene af egentlige Turistskibe har de danske Havne i 1938 ogsaa været besøgt af udenlandske Udflugtsskibe, hvorved forstaas saadanne Skibe, der ankommer og afsejler samme Dag, og hvis Passagerer — i Modsætning til Turistskibenes — ikke bor paa Skibet.

For Københavns Havn foreligger der Oplysninger om 37 Udflugtsskibe med ialt ca. 18,000 Passagerer, alle tyske. I 1937 var der 37 Udflugtsskibe med ca. 23,000 Passagerer. Disse Skibes Udgifter i Københavns Havn udgjorde i 1938 og 1937 henholdsvis ca. 3,000 og ca. 4,000 Kr., hvoraf den væsentligste Post er Havneafgifter. Der har desuden været Besøg af flere Skibe med Skoleelever, som man ikke har medtaget i denne Oversigt.

For Provinsens Vedkommende foreligger der for 1938 Oplysninger om 6 Udflugtsskibe med i alt ca. 4000 Passagerer. Det foregaaende Aar var der 13 Skibe med ca. 6,000 Passagerer. Skibenes Udgifter var 1938 og 1937 henholdsvis 2,000 og 2,500 Kr.; de væsentligste Udgiftsposter er Havneafgifter og Lodsning.

### HAVNEBYGNING I PERU

I Løbet af de sidste 10 Aar har den peruanske Regering anvendt følgende Beløb til Havnebygning etc. i Peru incl. projekterede og under Udførelse værende Arbejder:

Callao (Terminal Maritimo) .....	Soles	35,000,000
Projekterede under Udførelse værende		
Havnearbejder i Callao (Udvidelser) ..	>	6,114,160
Tørdok i Callao under Udførelse .....	>	6,000,000
Flaadestation i Callao under Udførelse..	>	4,000,000
Projekterede Havnearbejder i Matarani..	>	15,721,920
	Soles	66,836,080

I de sidste 10 Aar er alle Havnearbejder i Callao udført af Firmaet Frederick Snare Corporation, New York, un-

der Ledelse af nævnte Selskabs Vicepræsident G. P. Seeley, der er Leder af Selskabets Afdeling i Peru. Med nævnte Selskab afsluttedes i Januar f. A. Kontrakt om Bygning af den ovenfor nævnte Havn i Matarani og Udvidelserne i Callao. Havnen i Matarani skal afløse den nuværende utilfredsstillende Havn i Mollendo og bliver det sydlige Perus vigtigste Havn. Matarani vil i Fremtiden blive Pacifickystens Endestation for Ferrocarriles del Sur del Peru. Denne Bane, der tilhører The Peruvian Corporation, forbinder Havnebyen med Arequipa, Cusco og Titi-caca-Regionen og har tillige Forbindelse med La Paz og Jernbanelinien til Buenos Aires.

Som anført er der bevilget 15,721,920 Soles til Bygning af denne Havn. Arbejdet beregnes at kunne tilendebringes i Løbet af 36 Maaneder. Projektet omfatter 2 Bølgebrydere paa henholdsvis 610 og 150 m, der forbinder mindre Øer i Bugten ved Matarani. I den indre Havn skal bygges en Kaj af Beton paa 450 m, paa Kajen skal opføres 4 Varchuse, en Toldbygning, etc. Bygningen af Kajen nødvendiggør Bortsprængning af ca. 1,814,000 m<sup>3</sup> Klippe. Det herved indvundne Materiale vil blive anvendt ved Konstruktionen af Kajen og Bølgebryderne.

### Callao.

Allerede i 1914 ved Panama-Kanalens Aabning begyndte man at indse Betydningen af gode Havne paa Pacifickysten, men først i 1928 besluttede man sig i Peru til at skride til Bygning af en moderne Havn i Callao. Arbejdet var allerede langt fremskredet, da Verdenskrisen og politiske Uroligheder i Peru i Aarene 1930—1938 hindrede fortsat Finansiering af Havnebygningen. Havnen kunde derfor først tages i Brug i 1934. Den var projekteret til Behandling af 600,000 Tons Gods aarligt, men allerede kort Tid efter Aabningen viste det sig, at dens Kapacitet var for lille, og man har derfor maaltet skride til en Udvidelse, der som ovenfor nævnt er beregnet til 6,114,160 Soles og er overdraget Firmaet Frederick Snare Corp. Projektet bestaar i Bygning af en Kaj paa 467 m, saaledes at der i Havnen bliver Kajplads til ialt 10 Skibe samtidig. Ved Bygning af Kajen indvinder man ved Opfyldning af det bagvedliggende Areal 173,000 m<sup>2</sup>, som vil blive anvendt til et nyt Behoelseskvarter.

Godsbewælgelsen over Callao Havn har ifølge den officielle Statistik i de sidste 3 Aar andraget:

	1935	1936	1937	1938 (3 Mdr.)
	Tons	Tons	Tons	Tons
Udenlandsk Gods ...	704,377	787,114	823,601	266,043
Kystfarten .....	90,037	155,908	195,968	54,870

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Bekendtgørelse

om Ændring i Tillæg II til den i Bekendtgørelse Nr. 223 af 2. September 1931 fra Ministeriet for Søfart og Fiskeri omhandlede, i London den 5. Juli 1930 undertegnede internationale Konvention om Lastelinier for Skibe.

Ifølge Meddelelse fra den britiske Regering er Tillæg II til ovennævnte Konvention i Overensstemmelse med den i Konventionens Artikel 20, 1. Stk., foreskrevne Fremgangsmaade fra den 23. August d. A. at regne blevet ændret saaledes, at der til Punkt (6) (a), 1. Stk., i Tillæggets Afsnit om aarstidsbestemte Omraader er føjet en i Oversættelse til Dansk saalydende Sætning: »Mackay skal anses som liggende paa Grænselinien mellem den aarstidsbestemte tropiske Zone og Sommerzonen«.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Udenrigsministeriet, den 31. Oktober 1938.

P. Munch.

Whereas by the provisions of paragraph 1 of Article 20 of the International Convention respecting Load Lines, signed in London on the 5th July, 1930, viz:—

»Modifications of this Convention which may be deemed useful or necessary improvements may at any time be proposed by any Contracting Government to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and such proposals shall be communicated by the latter to all the other Contracting Governments, and if any such modifications are accepted by all the Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective) this Convention shall be modified accordingly.«

the provisions of the Convention may be modified.

And Whereas the Government of the Commonwealth of Australia, being a Contracting Government, have proposed a modification of Annex II to the Convention the terms of which are as follows:

After the words "south of latitude 11° South" in paragraph (6) (a) of the section headed "Seasonal Areas,"

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

there shall be added the words "Mackay to be considered as being on the boundary of the "Seasonal Tropical" and "Summer zones."

And Whereas the said modification, having been communicated, according to the provisions of the said Article 20, to all the other Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective), is accepted by the said Governments.

I the Undersigned, Principal Secretary of State for Foreign Affairs of His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, hereby declare that, as from this date, Annex II to the said Convention is modified accordingly.

In witness whereof I have signed the present declaration with my own hand.

Done at the Foreign Office, London, the 23rd day of August, 1938.

(Signed) Halifax.

### »Efterladt Last«

I Anledning af, at de russiske Afskibere har debiteret Skibe med Omkostninger ved Tilbageendelse og Oplægning af Last, som er bragt til Skibssiden, har Nordisk Skibsrederforening haft en Del Sager til Behandling. I et enkelt Tilfælde debiterede Afskiberne Rederiet med ca. 1 Lstr. 15 sh. pr. Standard returneret Last — et meningsløst højt Beløb. Til Vejledning tjener, at Certepartiet angiver en Pris af 6 sh. pr. Stdr. for Lastning og Stuvning inklusive Havneafgifter etc.

Rederiet har ikke i Certepartiet bundet sig til at opgive nøjagtig det Kvantum, det vil laste. Skibets Lastekapacitet skal opgives, men Rederiet har følgende Spilletrum med Hensyn til Kvantum Last: »Shipowner having a margin of 7.5 per cent. more or less up to 750 stds. and in addition 5 per cent. upon any further quantity beyond the 750 stds.«

Indenfor denne Ramme skal Skibet laste en fuld og komplet Last, og Kaptajnen har ikke nogen Forpligtelse til paa noget Stadium af Lastningen at opgive, hvor meget mere han behøver for at kunne laste Skibet fuldt.

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge har været karakteriseret af en vis Afventning saavel fra Redernes som fra Købmændenes Side. Forretningernes Antal har derfor været ret begrænsede, men de opnaaede Rater har i det store hele været stabile, og paa enkelte Markeder synes Tonen endog at være en Kende bedre.

River Plate Markedet er der desværre intet godt nyt at fortælle om; der er sluttet 4/5 Baade, hovedsagelig 6/7000 Tonnere, der har været i Stand til at give en god Kubik. Disse Forretninger rapporteres sluttet til det officielle Minimum. Til Destinationer udenfor Minimalrate Rangen er Efterspørgslen stærkt begrænset og den eneste positive Ordre af denne Slags, der noteres, er Bahia Blanca/Callao, for hvilket der noteres 13/6d. Der er ligeledes en Mulighed for at gøre Forretning i Linsød fra Santa Fe til New York for Marts Ladning til omkring 18/6.

De øvrige Kornmarkeder har desværre ogsaa kun vist begrænset Interesse for Tonnage. Fra Australien er sluttet 3/4 Baade til Europa paa Basis af Minimalraten med Option af Nordkina Losning ligeledes til Schedule Raten, og Befragterne er interesseret i yderligere Tonnage paa denne Basis. Fra Northern range er der sluttet enkelte Baade til U.K. Cont. til Minimalrate, 2/9d. Basis p.p.U.K. Cont. for Januar/tidlig Februar, og yderligere Forretning kan gøres til disse Rater. Fra Pacifickysten søges Tonnage saavel til U.K., for hvilket der indikeres 25/-, som til Shanghai, for hvilket Befragterne vil betale \$4.— pr. 2000 lbs. Fra Donau og Sortehavet har der ingen Interesse været for Korn.

Ogsaa paa de øvrige Markeder har der været relativt stille. Scrapforretningerne fra Northern range er et af de faa oplivende Momenter. Til japanske Destinationer har Raten vist en svagt stigende Tendens. New York/1 Havn Japan er nu villig til at betale 19/-, hvilket er en relativ god Forretning, da New York er en god Lasthavn for Scrap. Northern range/Gdynia har betalt 17/- paa sædvanlig fri Losning Basis. Fra Golfen søges Tonnage paa net charter til Japan til \$4.25.

Sukkermarkedet fra Cuba/San Domingo har været støt, og adskillige Baade paa 6/8000 tons er sluttet til Rater omkring 17/- Basis p.p.U.K. Cont. Af speciel Forretning skal nævnes 4000 tons Finne har faaet 17/- fra Cuba til Bordeaux, og senere er 3000 Tonner dansk Baad sluttet for lignende Forretning til 18/-.

Pacifickysten viser desværre kun ringe Tegn til større Aktivitet. Br. Columbia/p.p.U.K. er sluttet til 24/ paa f.i.o. Basis, hvilket kan gentages. Endvidere er der en begrænset Efterspørgsel efter Tonnage til Østen, og Raten ligger omkring £7.500.— paa f.i.o. Basis for en Baad paa omkring 480.000 cbft. bale Basis 1 Havn Nordkina. Fra British Columbia til Austra-

lien er sluttet 455.000 cbft. bale Baad til £7.000.—.

Østens Markeder har opretholdt den faste Tone. Soyabønner indikerer 27/6d. à 38/- for Januar/Februar Tonnage. Ris fra Saigon er sluttet med græsk Tonnage til 28/-, og engelsk Baad har faaet 28/6d. for Februar. For norsk Januar Baad indikeres 29/-. Ris fra Kolsichang til Venezuela/Columbia/Vestindien indikeres nu 31/3 for Januar. Sukker for Philippinerne vil betale \$6.25 for Februar/Marts Lastning til U.S.N.H., og Copra fra 1 Plads Philippinerne og 1 Plads Celebes til Vestkyst Mexico indikerer \$6.50 f.i.o.

De indiske Markeder er uforandrede, og der noteres 26/- fra Madraskysten, Befragteroption 2/6d. mindre for Karachi Lastning til U.K. Cont. Iøvrigt har der været en Del og er stadig en Del Erts Forretninger fra Indien til North Hatteras og Japan. Af Afslutninger skal nævnes U.S.N.H. til 22/-, Japan 9½ Rupee med fri Losning og til Antwerpen 21/-.

Fra Birma er der Efterspørgsel efter Ris til Holland til 26/3d. for Februar/Marts.

De europæiske Markeder er fortsat sløje, og som det vil fremgaa af Oplægningstallene, kniber det med at holde de mindre Baade i Gang.

Paa Trælastmarkederne er Forholdene rolige, og det er begrænset, hvad der kommer frem af Ordre for nye Sæson Forretninger.

Udgaende Kulforretninger er uforandret, og Markederne er i det store hele meget rolige. En enkelt græsk Baad er sluttet fra Wales til Lower Plate til den lavere Rate af 9/-, men det menes, at engelsk og skandinavisk Tonnage stadig kan faa 9/6d. for saadan Forretning Wales/Port Said er uforandret 6/- og der har heller ikke været Forandring i Raten fra Wales til Vestitalien, idet denne stadig ligger paa 5/6d. Middelhavet/hjem viser en svagt bedre Tendens. Sfax/London River er sluttet til 10/3d. hvilket er en lille Bedring. Fra Sortehavet viser Russerne ingen Interesse for Tonnage.

Timechartermarkedet er uden større Forandringer. Der er stadig et Antal Ordre i Markedet for moderne Dieseltonnage, saavel for Periode som enkelte Trips. For Periodeforretning synes det imidlertid vanskeligt at faa Redere og Befragtere til at mødes, idet Redernes Idé ligger væsentlig højere end hvad Befragterne vil betale. Af Afslutninger skal nævnes 8000 Tonner, ca. 13 knob, delivery U.S.N.H. Trip out til Far East \$1.50.

I Vestindiamarkedet er Forholdene stadig elendige. Grunden hertil er den tidligere nævnte, at der ventes en Reduktion i den amerikanske Told paa Sukker fra Cuba, og ganske naturligt holder Befragterne sig derfor tilbage. I dette Spørgsmaal vil der imidlertid falde en Afgørelse ret hurtig, og der er Grund til at tro, at Vestindiamarkedet senere vil blive noget bedre.

Det er naturligt, at Kaptajnen vejleder Afskiberne med Hensyn til det Kvantum, som skal til, men han bør give sine Oplysninger med alle Reservationer og under ingen Omstændigheder afgive nogen skriftlig Erklæring om nøjagtigt Kvantum.

I de Sager, som ikke har været præjudiceret ved Kaptajnens Handlemaade, har Foreningen insisteret paa fuldt Opgør, som den har inkasseret. En af Sagerne maatte henvises til Voldgift i London, men Befragterne valgte at gøre op, da der blev Spørgsmaal om Udnævnelse af Opmænd.

En Sag af Interesse i denne Forbindelse blev afgjort af Oslo Soret i 1926. Befragterne begrundede deres Krav med, at der eksisterede en Coutume i Onega, hvor Skibet lastede, hvorefter Kaptajnen var forpligtet til 48 Timer for Lastningens Afslutning at opgive det nøjagtige Kvantum Last, han kunde indtage. Kaptajnen saa sig ikke i Stand til dette, og Befragterne mente derfor, at de havde Ret til at debitere Skibet med 5 Rubler pr. Standard i

Returoinkostninger for Last, som blev bragt til Skibssiden, men som ikke kunde lages ombord. Retten kom til det Resultat, at det ikke kunde anses godtgjort, at der eksisterede en saadan Coutume som paastaaet, og gav derefter Rederiet Medhold.

#### Franco-Regeringen meddeler

Franco-Regeringen meddeler i en officiel Note, at den Frugt, som eksporteres af Appelsiner og Druer fra den »røde« Zone, er stjaalet Gods, hvis retmæssige Ejere enten er myrdet eller frataget Dispositionsretten over deres Ejendomme. Eksporten drives af Jordarbejder-Syndikaterne, som uden videre har bemægtiget sig Appelsinlaverne og Vinbjergene og inkasserer Værdien af Frugterne. Dette Tyveri — hedder det videre — betegnes med et pønt Navn som »kollektiv Drift«.

Franco's Regering henleder endvidere Opmærksomheden paa Dekretet af 22. December 1936, som advarer udenlandske Firmaer mod at befalle sig med denne Eks-

port, da enhver Bistand, som ydes de »røde« i Afsætningen, vil udelukke enhver fremtidig Forbindelse med det nationale Spanien for de udenlandske Firmaer, som overtager eller letter Forhandlingen af disse Produkter. Samtidig bekendtgøres det, at der i de nationale Havne Sevilla, Malaga og Castellon findes store Kvanta af Appelsiner af udmærket Kvalitet og helt legitim Oprindelse færdig til Eksport, og som sælges for de virkelige Ejeres Regning.

Det bemærkelsesværdige er, at fra Provinsen Castellon, som hele Aaret igennem har været Offer for Krigen, er Eksporten i fuld Gang og Frugten viser sig at være meget god og godt behandlet. Det meste af denne Frugt er gaaet til England, Tyskland, Holland og Belgien.

General Francos Agent i Stockholm har endvidere henvendt Opmærksomheden paa Nødvendigheden af, at fremmede Skibe ved Besøg i Havne indenfor den af Franco-Regeringen beherskede Del af Spanien og derunder hørende Besiddelser nøje følger de der gældende Sanitetsbestemmelser. Endvidere peges paa, at Rederier, der vil organisere Turistkrydstogter til Havne paa de kanariske Øer, hos Francos Agent bør sikre sig en afgiftsfri kollektiv Tilladelse for Turisternes lejlighedsvis Besøg i Land.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Prøvetur

Med Tank-Motorskibet »Essodan«, der er bygget paa Aalborg Værft til D.D.P.A. i København, foretoges i Tirsdags officiel Prøvetur i Limfjorden. Det nye Skib, der er Værftets Byggenummer 60, og som er bygget til Lloyds højeste Klasse, har en Længde af 141 Fod, Bredden er 25 og Dybden 10,6 Fod, medens Lastevnen er 325 Tons. En stor Del af Skibets Bygning er udført ved Anvendelse af elektrisk Svejsning. Der er 5 Olietanke. I en Opbygning midtskibs findes foruden lukket Styrehus og Navigationsrum, Kaptajnens Salon og Soveværelse. I Styrbordsside af Opbygningen agter bor Officererne og i Bngbordsside Besætningen.

Maskineriet bestaar af en 6-cylindret Burmeister & Wain Dieselmotor af nyeste Type paa 400 HK, og Farten paa Last er 10 Knob.

I Prøveturen deltog Generalkonsul Christian Holm, Direktør F. V. Kraft, Skibsinspektør Ingerslev-Nielsen og

### Arbejdstiden i den franske Handelsflaade

Som Svar paa den franske Handelsministers Beslutning om at ændre 40 Timers Arbejdsugen indenfor Søfarten har Handelsmarinens Fagforbund i Lille fattet Plan om Generalstrejke. I Dunkerque har Skibsbesætningerne ogsaa med stort Flertal udtalt sig for Strejke.

### De radiotelefoniske Ismeldinger

Der er ved Forhandling mellem Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og Lederen for Statens Istjeneste, Kaptajn Grue, truffet Beslutning om de radiotelefoniske Meldinger om Isforholdene i de danske Farvande, og de er begyndt. De udsendes paa Dansk over København og Kalundborg Radio Kl. 10,55 og 16,56; der anvendes en simpel Talkode til Betegnelse af Isens Karakter og Besejlingsforholdene. Skemaer til Nedskrivning af Radiomeldingerne faas ved Henvendelse til Søkort-Arket eller til Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

Som bekendt omfatter Istjenestens Plan ogsaa en Udsendelse af radiotelegrafiske Meldinger paa Engelsk. Men disse Udsendelser begynder først, hvis der bliver Isvanskeligheder i Gennemsejlingsfarvandene.

Direktøren for Afdelingen i Aalborg, Nordby Nielsen. Endvidere Værftets Direktion og Ingeniører.

### Skibsforsikringsforeningen i Frederikshavn

Skibsforsikringsforeningen i Frederikshavn har udsendt Regnskab for Foreningens 71. Regnskabsaar, der sluttede den 30. April 1938. Ved det forrige Regnskabsaars Afslutning var der i Foreningen forsikret 305 Skibe med Tilbehør samt 1 udenforstaaende Skibs Fiskeredskaber til en samlet Forsikringssum af 7,717,600 Kr., men ved den Omtaksation af samtlige Skibe, som skal foretages hvert andet Aar, blev den samlede Forsikringssum fra nærværende Regnskabsaars Begyndelse nedsat til 6,835,600 Kr.

I Aarets Løb er udgaaet 9 Skibe (1 ved totalt Forlis, 1 ved Udsigelse og 7 ved Salg) med en Forsikringssum af 158,000 Kr., hvorimod der er optaget til Forsikring 13 Skibe til en Forsikringssum af 365,200 Kr. Endvidere har 27 Skibe ved særlig Omtaksation faaet deres Forsikringssummer forhøjet med ialt 116,800 Kr. Herefter er der ved det forløbne Regnskabsaars Afslutning forsikret i Foreningen 309 Skibe med Tilbehør samt 1 udenforstaaende Skibs Fiskeredskaber til en samlet Forsikringssum af 7,159,600 Kr.

Skibenes Konti er godskrevet for: Renter, ialt 30,514 Kr. 57 Øre af Skibenes Tilgodehavende, Aarets Overskud (uforbrugte Præmier) ialt 170,181 Kr. 35 Øre, hvilket udgør 60 Kr. 68 Øre pr. 100 Kr. Præmie.

Foreningens Reservefond udgør 357,980 Kr., efter at 43,519 Kr. 92 Øre er taget til Indtægt i Aarsregnskabet. Foreningens Fjernfartsfond udgør 9596 Kr. 98 Øre. Af Obligations-Beholdningen, hvis Paalydende ved Regnskabsaarets Begyndelse var 1,184,000 Kr., er der udtrukket og indfriet 4000 Kr., hvorefter Beholdningen ved Aarets Slutning udgør 1,180,000 Kr.

### Lloyds Sølvmedaille

Lloyds Komite har forleden i London overrakt Lloyds Sølvmedaille til Kaptajn Tønder paa den norske Damp »Fjord« som Anerkendelse af den Sømandsdaad, der blev udført ved at bringe Damperen i havereret Tilstand og i en forrygende Orkan i Havn. Det fremhævedes, at Anerkendelsen ogsaa gjaldt Skibets Officerer og Mandskab.

### Skoleskibet »Fanø«s Togt 1938

Rederiet J. Lauritzen's Skoleskib »Fanø« har nu afsluttet sit niende Togt.

Eleverne mødte til Paamønstring i Marstal den 19. April, og efter endt Tilrigning og Klargøring gik Skibet i Fart den 24. April.

Togtet er forløbet godt uden Uheld af nogen Art, og »Fanø« har bortset fra enkelte Stormvejrperioder, haft hurtige Rejser over Søen.

»Fanø« har som sædvanlig hovedsagelig været holdt paa Nord- og Østersøen, men har ogsaa ligesom under de tidligere Togter gjort 2 Sommerrejser paa Island.

Skibet har været i Søen i 144 Døgn og 15 Timer og udsejlet en Distance paa ca. 19225 miles.

Fremdriften var følgende:

For Sejl alene 25 Døgn 6 Timer = 17 pCt.; for Motor alene 35 Døgn 18 Timer = 25 pCt.; for Sejl og Motor 83 Døgn 15 Timer = 58 pCt.

Der er udført ialt 17 Rejser med Besejling af 36 Havne. Lastnings- og Losningsarbejdet er i saa vid Udstrækning som muligt udført af Besætningen og Eleverne.

Paa den sidste Rejse fra Danzig til Søby anløb »Fanø«

**Det forenede Dampskibs-Selskab**  
AKTIESELSKAB  
Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

---

**FRAGT- & PASSAGER RUTER**  
mellom  
KØBENHAVN og alle større Provinsbavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
Brasilien — Nordafrika — Italien —  
Spanien — Portugal — Frankrig —  
Belgien — Tyskland — Storbritannien —  
Island — Norge — Sverige — Danzig —  
Letland — Litauen — Estland —



Københavns Red, hvor Skibsreder Ivar Lauritzen, Kaptajn H. A. Gulddammer m. fl. gik ombord. — Under Opankring paa Reden og Sejladen til Helsingør Red i frisk Kuling aflagde Eleverne de reglementerede Prøver i praktisk og teoretisk Sømandsskab. — Prøverne forløb tilfredsstillende.

Den 23. December blev Eleverne hjemsendt fra Marstal, hvor Skibet som sædvanligt er oplagt for Vinteren.

Naar næste Togt begynder ca. 1. April, vil ogsaa det nybyggede Skoleskib »Rømø« være klart til at gaa i Fart, og Rederiet vil herefter være i Stand til hvert Aar at give 16 unge vordende Sømand en god Start for deres fremtidige Virke i den danske Handelsmarine. — Desuden uddanner Rederiet aarlig ca. 24 unge Mænd ombord i Dampere og Motorskibe som Lærlinge.

#### Oplagte Skibe

Det sidste Tal for oplagte Skibe, offentliggjort Tirsdag, viser: Oplagte Skibe: 28. Brutto Tons: 33467. Dødvægt: 45756.

#### Søforklaring vedrørende »Ruth«

Ved Relten i Svendborg var forleden Søforklaring i Anledning af SvendborgSkonnerten »Ruth«s Stranding ved Dragør den 23. November. For Søassuranceforeningen »Ærø« var mødt Kaptajn Stegmann.

Kaptajn Heine Wedel Jørgensen forklarede i Overensstemmelse med det tidligere oplyste, at Grunden til Strandingen var, at han havde taget fejl af en Lysbøje og Dragør Fyr. Tilmed havde Strøm og Vind slaet Skibet ud af Kurs.

Den øvrige Del af Mandskabet forklarede i Overensstemmelse med Kaptajnen.

Det oplystes, at Bjergningsoverenskomsten med Svitzer gik ud paa, at Bjergningslønnen skulde afgøres ved mindelig Overenskomst eller af Sø- og Handelsretten i København.

#### Kullandene uenige om Kulmarkederne

Ubekræftede Rygter gaar ud paa, at der er indtraadt en Standstning i Forhandlingerne om Afslutning af en international Kulpagt, hvorom der i 5 Maaneder har været forhandlet mellem Storbritannien, Tyskland, Polen, Holland, Belgien og Frankrig.

Det forlyder, at man ikke kan blive enig om de Kvotaer, paa Basis af hvilke Eksportmarkederne skal fordeles. Drøftelserne er dog ikke afsluttede endnu, og der er stadig Haab om at opnaa en Overenskomst og

undgaa den truende Priskrig om Markederne, i hvilken det Land vilde have de største Chancer, der er rede til at yde Kuludførslen den største Statsstøtte. De kontinentale Lande skal have foreslaet en Fordelingskvota paa Basis af de forskellige Landes Eksport i 1937 eller de foregaaende 3 Aar, da Storbritanniens Andel i den samlede Eksporthandel var 46 til 49 pCt. Storbritanniens Forslag gaar ud paa, at den Tiaarsperiode, der afsluttedes 1937, da Storbritanniens Andel i den samlede Handel af de kuludførende Lande var 52½ pCt., maa betragtes som eneste antagelige Basis.

#### Vragrester fra 30 Aar gammelt Forlis

Telegrammer fra Johannesburg meddeler, at Vragstykker og Tømmer er blevet kastet op paa Østkysten af Sydafrika. Det menes at stamme fra Damperen »Varatah«, som i 1909 forsvandt sporløst paa Ruten fra Durban til Capetown. Den havde 211 Passagerer om Bord. »Varatah« blev sidst observeret af Damperen »Clan Macintyre« ud for Port Saint Johns, og de to Skibe udvekslede Signaler. Næste Dag hærgede en Orkan Kysten, og under denne maa »Varatah« være kæntræt. Forliset er i hvert Fald sket saa pludseligt, at der ikke blev Tid til at sætte en Baad i Vandet.

Indtil nu har man aldrig kunnet finde Spor af Skibet. Vragstykkerne, som nu er kastet i Land, synes at stamme fra et Skib, der har ligget begravet i Havel i mange Aar. »Varatah« er det eneste Fartøj, som menes forlist i Nabolaget, og man venter derfor, at en nærmere Undersøgelse vil identificere Vragresterne som tilhørende den forliste Dampere.

### Ledig Lodsstilling.

En Stilling som Lods ved Hals Lodseri er ledig. Skriftlige Ansøgninger om Stillingen, der vil blive besat med en Lods, Skibsfører eller Styrmand, indsendes — bilagt med Oplysninger om Alder, Kvalifikationer m. v. — under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V., København K.

Ansøgningsfristen udløber den 10. Februar d. A.

Lodsdirektoratet den 7. Januar 1939.

## POSITIONSLISTE PR. 10. JANUAR 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Helsingør 7.12.  
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Helsingør 4.1.  
s.s. *Aaro* ank. Helsingør 4.1.  
s.s. *Aase* afg. Antwerpen 4.1. til Oporto.  
m.t. *Aase Mærsk* afg. Naples 2.1. til La Vela de Coro.  
s.s. *Absalon* pass. Bona 31.12.  
m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 10.1.  
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, afg. Hongkong til Bangkok 8.1. hjg.  
s.s. *Agnete* afg. Dakar 4.1. til Rouen.  
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Haifa 1.1.  
s.s. *Alabama* afg. Madeira 2.1. til Kvaleberget.  
s.s. *Alf* afg. Gdynia 4.1.  
s.s. *Alfa* ank. Aalborg 6.1.  
s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 7.1. til Algier.  
s.s. *Algier* afg. Antwerpen 7.1. til Casablanca.  
m.s. *Almena* ank. Helsingør 7.12.  
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Aden til Port Said 9.1. hjg.  
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Frederikshavn 2.1.  
m.s. *American Reefer* afg. Dakar 9.1.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. St. Thomas til Kingston 8.1. udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Tripoli (Syrien) 4.1. til Pauillac.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. San Pedro 25.12.  
s.s. *Anna* ank. Themsen 8.1.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. New York 30.12. udg.  
s.s. *Anne* afg. Alexandria 12.12. til Haifa.  
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 2.1. til River Plate.  
m.s. *Arizona* afg. Rio 4.1. til Kbhvn.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Danzig 3.1. til Sydney, N.S.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Noumea 31.12.  
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Kap Det Gode Haab p. R. t. Las Palmas 28.12. hjg.  
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Kbhvn. 7.1.  
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 29.12. østg.  
m.s. *Asnæs* pass. Gedser 11.1.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Filippinerne 11.1.  
s.s. *Astra* pass. Bermuda 3.1. p. R. t. Norfolk.  
s.s. *Astrid*, Madsen, i Timecharter paa West Indies.  
m.s. *Australian Reefer* afg. Guayaquill 7.1.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Leuwin p. R. t. Las Palmas 5.1. hjg.  
s.s. *Avance* ank. Korsør 19.12.

### B

s.s. *Belgien* afg. Oslo 4.1. til Leilh.  
m.t. *Bente Mærsk* afg. Corpus Christi 25.12. til Genoa.  
s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 12.1. sydover.  
s.s. *Bertha* ank. Melhil 27.12.  
s.s. *Bes* pas. Southend 11.1.  
s.s. *Betta* ank. Manchester 8.1.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Georgetown 30.12.  
s.s. *Birgitte* pass. Gibraltar 31.12. p. R. t. Alexandria.  
s.s. *Birte*, Andersen, oplagt her.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Penang til Port Swettenham 10.1. udg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. St. John N.B. 5.1. til Glasgow.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Tyne 6.1. til Kbhvn.  
s.s. *Brasilien* afg. Madeira 7.1. til Kbhvn.  
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Santos 4.1.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. New York 2.1.  
s.s. *Britta* ank. Kbhvn. 10.1.  
s.s. *Broholm* afg. Haifa 4.1. til Rotterdam.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Norfolk, Va. 4.1. til Matanzas, Cuba.  
s.s. *Brynhild* afg. Rønne 11.1. til Aarhus.

### C

m.s. *California* afg. Moss 20.12. til River Plate.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Portland 6.1. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Vancouver 8.1.  
s.s. *Carmen* afg. Mesina 10.1.  
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 19.12.  
s.s. *Charkow* ank. Antwerpen 10.1.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Tokuyama 25.12.  
m.s. *Chilean Reefer* ank. Marseille 8.1.  
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Sydney 9.1. udg.  
m.s. *Chr. Holm* afg. Aruba 24.12. til Cartagena.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Cuba 24.12.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Ibcuy 3.1. til New York.  
s.s. *Christiansborg* pass. Dover 5.1.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Danzig 9.1.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt her.  
m.s. *Columbia*, Broner, ank. Moji 6.1.  
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Antwerpen 14.12.



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10.1.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	481,00	AMSTERDAM.....	261,65
BERLIN.....	192,45	STOCKHOLM.....	116,50
PARIS.....	12,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,10	HELSINGFORS.....	9,05
ZÜRICH.....	108,75	PRAG.....	16,80
ROM.....	25,50	WARSAWA.....	91,40

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 3.1. til Norrkøping.  
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 9.1.  
 s.s. *Dagmar* ank. Aalborg 17.12.  
 s.s. *Dania*, Danholm, ank. Burntisland 9.1.  
 m.s. *Danmark* afg. Stettin 8.1.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Beyrouth 10.1. hjg.  
 s.s. *Delaware* afg. Oslo 10.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Duala*, Larsen, afg. Seattle til London 28.12. hjg.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Zeebrugge 8.12. til Bintam.  
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Rotterdam 24.12.  
 s.s. *Effe Mærsk* afg. Casablanca 31.1. til Rotterdam.  
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Dungeness 8.1.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Venedig 2.1. til Haifa.  
 s.s. *Elisabeth* ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Antwerpen 4.1. til Alexandria.  
 s.s. *Ellen* ank. Kbhvn. 28.12.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Odense 8.1.  
 s.s. *Else* afg. Middlesbrough 10.1.  
 s.s. *Emanuel* ank. Newcastle o/Tyne 9.1.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Immingham 4.1.  
 m.t. *Enma Mærsk* afg. Behrein 27.12.  
 s.s. *Energi* ank. Burntisland 8.1.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Stettin 9.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Enigheden* ank. Methil 7.1.  
 s.s. *Erik Boye* ank. Cuba 30.12.  
 s.s. *Erindring* ank. Antwerp 9.1.  
 s.s. *Erna* ank. Purfleet 6.1.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, pass. Panama Kanalen p. R. t. London 9.1. hjg.  
 s.s. *Ester* afg. Vlaardingen 9.1.  
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Svendborg 2.1.  
 s.s. *Estrid* pass. Prawle Point 31.12. p. R. t. Casablanca.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 6.1. hjg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Rochester 5.1.  
 s.s. *Finland* ank. Gdynia 4.1.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Nakskov 4.1.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Helsingør 5.1.  
 s.s. *Frankrig* afg. Lorient 4.1.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Nantes 5.1.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Gdynia 3.1.  
 s.s. *Freya* afg. Gibraltar 24.12. til Castellon.  
 s.s. *Frida* ank. New York 3.1.  
 s.s. *Frode* afg. Norfolk, Va. 4.1. til New Orleans.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Göteborg 4.1. til Boston, Mass.  
 s.s. *Gerd* afg. Clyde 31.12. til Haifa.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. Huelva 8.1.  
 s.s. *Gerda* afg. Cardiff 7.1.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Yokohama 3.1.  
 s.s. *Gorm* ank. Frederikshavn 5.1.  
 m.s. *Grete Mærsk* ank. San Pedro 29.12.  
 s.s. *Grete* afg. Dakar 1.1.  
 s.s. *Gudena* pass. Cuxhaven 4.1. p. R. t. London.  
 s.s. *Gudrun* ank. Nakskov 31.12.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Antwerpen 29.12.  
 s.s. *Gunhild* ank. Emden 2.1.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Gibraltar 4.1. østg.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Tangku 27.11. til Chefoo.  
 s.s. *Grønland* i Kbhvn.  
 s.s. *Gyda* i Gravesend for Reparation 2.1.

## H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Hartlepool 8.1.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Blyth 3.1.  
 s.s. *Halfdan* ank. Kbhvn. 11.1.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Hanko 1.1.  
 s.s. *Hanne* ank. Odense 24.12.  
 s.s. *Hans Broge* ank. Aalborg 4.1.  
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 11.1.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Bordeaux 28.12.  
 s.s. *Harald* afg. Aarhus 10.1. til Gdynia og Danzig.  
 s.s. *Harriet* pass. Helsingør 6.1.  
 s.s. *Helene* pass. Dover 10.1.  
 s.s. *Helga* afg. Valparaiso 6.1.  
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Ostermoor 28.12.  
 m.s. *Helvig* ank. London 5.1.

s.s. *Henry Tegner* ført til Mallorca.  
 m.s. *Herdis* ank. Liverpool 30.12.  
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 31.12. p. R. t. Alexandria.  
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 10.1. til Manchester.  
 s.s. *Holland* afg. Danzig 4.1.  
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Cristobal 3.1.

## I

m.s. *India*, Krarup, afg. Suez til Aden 9.1. udg.  
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt Kbhvn.  
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Naples 28.12. til Messina.  
 s.s. *Inger Toft* afg. Caen 9.1.  
 s.s. *Inger* ank. Cardiff 7.1.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Baltimore 7.1.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Petersen, ank. Rouen 9.1.  
 s.s. *Ivar* afg. New York 4.1. til Oslo.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 8.1.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Antwerpen 5.1.  
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Las Piedras 26.12.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, afg. Rotterdam til Hamburg 10.1. udg.  
 s.s. *Jenny* afg. Gdynia 8.1.  
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Hamburg 27.12.  
 s.s. *Johanne* ank. Cardiff 10.1.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Liverpool 4.1.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 11.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* ank. Aalborg 23.12.  
 s.s. *Juliane* ank. Kbhvn. 5.1.  
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Middlesbro til Antwerpen 10.1. udg.  
 s.s. *Jutta* pass. Malta 10.1.  
 s.s. *Jytte* afg. Kbhvn. 4.1. til Methil.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Aalborg 6.1.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Limhamn 4.1.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Charleston 6.1.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Cardiff 7.1.  
 s.s. *Karen* lossen i Kbhvn. 10.1.  
 s.s. *Karla* afg. Methil 7.1.  
 s.s. *Katholm* afg. Liverpool forv. 11.1. til Swansea.  
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Curacao 20.12.  
 s.s. *Kejserrinde Dagmar* afg. Flushing 4.1. til Norrkøping.  
 s.s. *Kentucky* afg. Rio 9.1. til Pernambuco.  
 s.s. *Kirsten* ank. Danzig 30.12.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Kalundborg 5.1. til Helsingør.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. West Hartlepool 7.1. til Uddevalla.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuellas.  
 s.s. *Knud Dok* i Frederikshavn.  
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 3.1.  
 s.s. *Knut* ank. Ghent 31.12.  
 s.s. *Kongea* afg. Åbo 11.12. til Leningrad.

## L

s.s. *Laila* afg. Santiago Cuba 8.1.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Marseilles til Port Said 10.1. udg.  
 s.s. *Lars Kruse* afg. Toulon 31.12. til Burntisland.  
 s.s. *Laura* ank. Rosario 7.1.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Sourabaya 14.12.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Port Said 7.12. til Bandar Shahpour.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. London 5.1. til Fowey.  
 s.s. *Lilian* pass. Helsingør 6.1.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Gravesend 5.1.  
 s.s. *Lily* ank. Huelva 24.12.  
 s.s. *Linda* afg. Haifa 2.1.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Beckton 2.1.  
 s.s. *Lotta* afg. London 10.1.  
 s.s. *Lotte* afg. Hampton Rds. 9.12. til Hamburg.  
 m.s. *Louisiana* ank. Santos 7.1.  
 s.s. *Lundby* afg. Piræus 5.1. til Sevilla.

## M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 24.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Magnus* afg. Tallinn 9.1. til Riga.  
 s.s. *Maja* ank. Gravesend 6.1.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Mona p. R. t. Panama Kanalen 6.1. udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Mackenzie River 5.1.  
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Philadelphia 4.1. p. R. t. Yokohama.  
 s.s. *Margit*, Johansen, pass. 29° N. — 46° W. 3.1. p. R. t. Vestindien.  
 s.s. *Margrethe* ank. London 10.1.  
 s.s. *Margrete* ank. Koivisto 2.1.  
 s.s. *Maria* ank. Aalborg 28.11.  
 s.s. *Marianne* afg. Stockholm 28.12. til Rotterdam.  
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Buenos Aires 16.12.  
 s.s. *Marie Toft* afg. Kbhvn. 9.1.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Liverpool 23.12.  
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 7.1.  
 m.s. *Marocco* afg. Catania 7.1. til Lissabon.

s.s. *Martin Carl*, Christiansen, ank. Bremen 6.1.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Gdynia 4.1. til Dakar.  
 s.s. *Marx* ank. Methil 4.1.  
 s.s. *Maryland* afg. Bahia 9.1. til St. Vincent.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Felhiye 23.12.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. London 7.1. hjg.  
 s.s. *Mercur* ank. Svendborg 30.11.  
 s.s. *Mette* paa Aalborg Værft for Reparation.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Hongkong 18.11. til Swatow.  
 s.s. *Minsk* ank. Antwerpen 11.1.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Aarhus 7.1. til Rotterdam.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Nordenham 8.1. til Holbæk.  
 s.s. *Najaden* ank. Stettin 9.1.  
 s.s. *Nancy* pass. Hanstholm 9.1.  
 s.s. *Nerma* afg. Blyth 9.1.  
 s.s. *Nevada* ank. Rosario 10.1.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Yokohama 29.12.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Shanghai 3.1. til Japan.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Tyne 9.1.  
 s.s. *Niobe* afg. Preston 10.1.  
 s.s. *Norco* ank. Newcastle-on-Tyne 1.1.  
 m.s. *Nordbo* afg. Puerto Belgrno 23.12. til Santa Fe.  
 s.s. *Nordby* ank. Kbhvn. 25.12.  
 m.s. *Norden* afg. Yokohama 25.12. til New York.  
 s.s. *Nordborg* ank. Havana 9.1.  
 m.s. *Nordfarer* afg. New York 30.12. til Rio de Janeiro.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Hull 1.1.  
 m.s. *Nordhval* afg. Wakamatsu 9.12. til Portland, Oregon.  
 m.s. *Nordkap* ank. Bucnos Aires 24.12.  
 s.s. *Nordlys* ank. New York 25.12.  
 m.s. *Nordpol* afg. Singapore 17.12. til Karlshamn.  
 m.s. *Nordvest* ank. Philadelphia 30.12.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. New York 29.12. til Cape Town.

## O

s.s. *Odin* afg. Göteborg 11.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Olga* ank. Kbhvn. 5.1.  
 m.s. *Olga S.* pass. Wight 30.12. p. R. t. Jaffa.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Kbhvn. 28.12. til London.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Port Pirie 5.1.  
 m.s. *Oregon* ank. Aalborg 10.1.  
 s.s. *Orion* pass. Azores 1.1. p. R. t. Dominica.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Göteborg 8.1.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. St. John's, N.F. 5.1.  
 s.s. *Ove Toft* ank. Cork 4.1.

## P

s.s. *P. Madsen* ank. Baltimore 3.1.  
 s.s. *P. N. Damm* afg. Sydney 27.12.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, ank. Manila 10.1. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Granton 8.1.  
 s.s. *Paula* pass. Gibraltar 8.1.  
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Flores p. R. t. New York 5.1. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Hongkong 4.1. til Manila.  
 s.s. *Pia* pass. Cuxhaven 8.1.  
 s.s. *Polly* ank. Svendborg 10.12.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 7.1. til Methil.

## R

m.s. *Ragnhild* ank. London 5.1.  
 s.s. *Randa* afg. Preston 10.1.  
 s.s. *Riga* afg. Southampton 10.1.  
 s.s. *Rgimor* ank. Tayport 2.1.  
 s.s. *Rikke* ank. Bayonne 27.12.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Frederikshavn 5.1.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 11.1. til Hamburg.  
 s.s. *Robert* ank. Caen 30.12.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 20.12.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Safi 10.1.

## S

s.s. *Saga* afg. Kbhvn. 11.1. til Østnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Manila 25.12.  
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Port Arthur 29.12.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Burntisland 7.1.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Kbhvn. 9.1. til Bremen.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen afg. Port Arthur 7.1.  
 m.s. *Selandia*, Væring, afg. Saigon til Singapore 10.1. udg.  
 s.s. *Selma* ank. Haifa 7.1.  
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 24.12.

**BRUG HEMPELS KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**



*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. San Francisco til Shanghai 28.12. udg.  
 s.s. *Sicilien* afg. Beyrouth 7.1. til Jaffa.  
 s.s. *Signe* afg. Lisbon 26.12. til Genoa.  
 s.s. *Sigrid* afg. Danzig 5.1. til Brest.  
 s.s. *Sigrun* ank. Manchester 10.1.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Newport Mon 7.1.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Aalborg.  
 s.s. *Skagen* afg. Danzig 10.1.  
 s.s. *Skagerak* ank. Goole 31.12.  
 s.s. *Skandia* afg. Baton Rouge 5.1. til Manchester.  
 s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 10.1.  
 s.s. *Skodsborg* pass. Kbhvn. 7.1.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 11.1. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Hamburg 2.1. til Free-town.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Zeebrugge 27.12. til Fredericia.  
 s.s. *Sophie* ank. La Rochelle 25.12.  
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 10.1. til Kolding.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Triest 2.1.  
 s.s. *Stella* ank. St. Louis 10.1.  
 s.s. *Stensby* afg. fra Dairen 21.12. til San Pedro.  
 m.s. *Stjerneborg* pass. Balboa 8.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Huelva 5.1. til King's Lynn.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Rouen 3.1.  
 s.s. *Svanhild* afg. Gdynia 11.1. til Gulfen.  
 s.s. *Svanholm* afg. Algier 9.1. til Tunis.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Lagos 31.12.  
 s.s. *Søborg* pass. Flushing 9.1.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 9.1.  
 m.s. *Tacoma* Madsen, afg. Fremantle 31.12.  
 s.s. *Tanja* ank. Izmir 7.1.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Balboa 11.1.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Hollenau 11.1. p. R. t. Hull.  
 s.s. *Tekla* pass. Dover 29.12. østg.  
 s.s. *Tennessee* afg. Portland 7.1. til Baltimore.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Liverpool 24.12. til Las Palmas.  
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 9.1.  
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Danzig 11.1.  
 s.s. *Tove* ank. Cork 5.1.  
 s.s. *Transporter* ank. Odense 26.12.  
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Hollenau 11.1. p. R. t. Faaborg.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 10.1. til Stettin.  
 s.s. *Tula* ank. Kbhvn. 9.1.  
 m.s. *Tunis* afg. Kbhvn. 10.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Tureby* afg. New York 31.12. til Rio, Santos og Buenos Aires.

## U

s.s. *Ulla* pass. Teneriffa 9.1.  
 s.s. *Ulrik Holm* afg. King's Lynn 5.1. til Sunderland.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Osaka 10.1.

## V

s.s. *Valborg* afg. Port Lyautey 3.1.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Nordenham 9.1. til Aabenraa.  
 s.s. *Venus* afg. St. Louis 24.12.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. London 5.1.  
 s.s. *Viborg* pass. Cape Finisterre 9.1.  
 s.s. *Viola* ank. London 1.1.  
 s.s. *Virginia* ank. Oslo 11.1.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Fremantle 7.1.  
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Riga 3.1.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Blyth 7.1.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 10.1. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Cape Finisterre 7.1.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGF

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » » » »**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weseberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2888

R A N D E R S

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**STEVEDORE**Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
Mamdrsch

Aalborg

**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:  
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**GIESCHE**

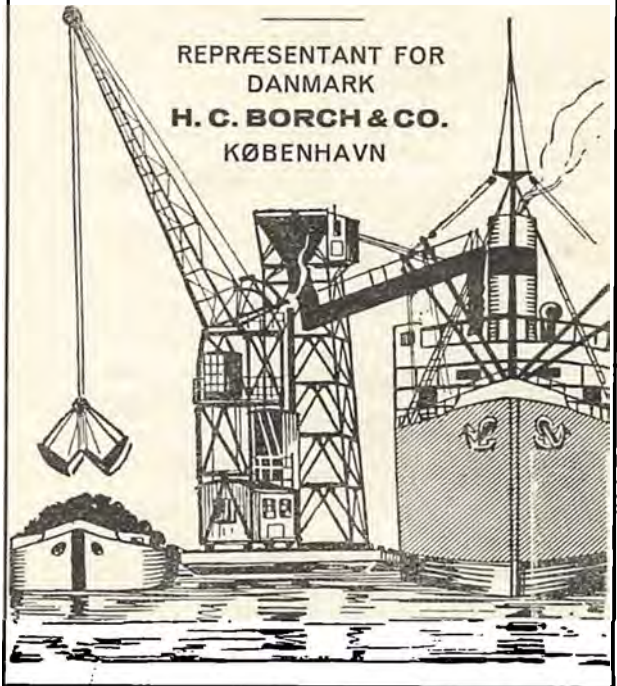
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**fra egne Gruber:  
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
H. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Grå Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Manje Grå Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.**CHR. SALVESEN & Co.**

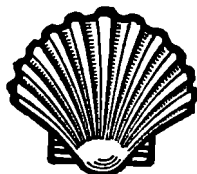
ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: SALVESFN

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

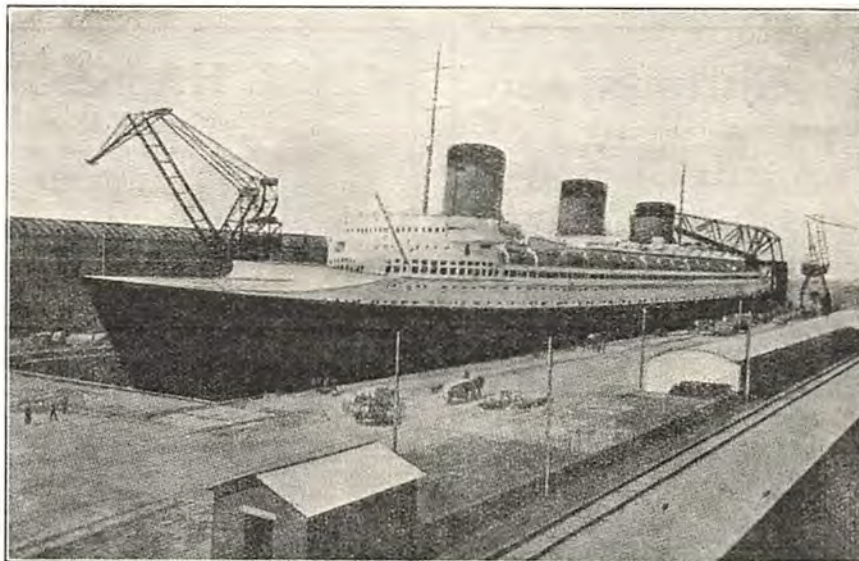
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES  
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING  
DIESEL OIL BUNKERING  
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering in le Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.  
SHELL Huset . COPENHAGEN, V.



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.  
»Maritime«

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZONE«

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
Etableret 1896  
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
(AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)  
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.  
»BERGSMITHS«

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

**Rasmus Christensen**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**CARL HASSAGER & CO.**  
Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

## SAXKJØBING

**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1876  
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**HOLGER KRISTIANSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING  
SAXKJØBING

DANMARK  
TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM  
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## SKIVE

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SKIVE

TELEFON  
386 & 786

TELEGRAM-ADR.  
„MÆGLEREN“

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 3

TORS DAG 19. JANUAR 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DE ENGELSKES REDERE OG SUBSIDIERNE

Den engelske Skibsfart har unægtelig nu aabnet Munden og de Subsidielkrav, der fremsættes vil betyde noget lignende som, at den engelske Stat skal betale 200 Millioner Kroner til Skibsfarten i direkte Subsidier pr. Aar.

Den saakaldte Essendon Komité, der er Fader til Planen, der er offentliggjort i London, kræver altsaa  $8\frac{1}{2}$  Millioner £ af Staten.

Heraf kræves de  $2\frac{1}{2}$  Millioner £ som aarlig Støtte til Trampfarten, og Liniefarten forlanger 5 Mill. £ til en Kampfond for at kunne imødegaa den udenlandske statsstøttede Konkurrence. Endelig kræver Kystfarten 1 Mill. £ aarlig, hvoraf Halvdelen til de smaa Dampere, som gaar i Kultraden paa Kontinentet, og Halvdelen til selve Kystfarten. Videre foreslaas det gennemført, at britisk Tonnage i større Udstrækning end hidtil skal anvendes ved Transport af Trælast o. l. til England, baade fra Sovjet og fra andre trælasteksporterende Lande, bl. a. Sverige og Finland, at Kulekporten fra England til Fastlandet, efter venkabelig Overenskomst med de forskellige Stater paa Fastlandet, i større Udstrækning end hidtil skulde ske paa britiske Skibe o. s. v.

De engelske Forslag maa naturligvis vække baade Bekymring og Beklagelse indenfor skandinavisk Skibsfart. Det er — som paa saa mange Omraader i denne Tid — den forkerte Vej Udviklingen gaar. Fra Sverige meddeles, at Planen har vakt betydelig Uro indenfor svensk Skibsfart. De svenske Rederier har hidtil — ganske paa Linie med de danske og de norske — holdt sig langt borte fra enhver Form for Statsstøtte, og for alle de skandinaviske Landes Skibsfart gælder det, at man hidtil har kunnet klare sig paa Verdensmarkedet uden saadanne Subventioner fra Staten. Det hævdes imidlertid nu fra førende Side indenfor svensk Skibsfart, at bliver de senest foreliggende engelske Skibsfart-Forslag til Virkelighed, kan det blive nødvendigt for svensk Skibsfart ogsaa at søge Støtte.

Ogsaa Nordmændene reagerer. Det hedder saaledes i norske Blade:

Rederne for Verdens største og en af de mest konkurrencedygtige Handelsflaader forlanger Støtte af deres Regering. De kan ikke holde Bedriften gaende uden. Britiske Redere vil faa Støtte i den Udstrækning, der tiltrænges, til enhver Tid. Norske Redere har aldrig bedt om noget lignende, endsige faaet. De maa holde ud i Konkurrencen med statsunderstøttede Skibe ikke blot fra Storbritannien, men fra Størstedelen af Verden. Men ikke nok med det. De faar ogsaa nye Byrder at bære og strammere Bestemmelser, dyrere Drift. Hvorlænge tror man, dette kan gaa godt? Tror man, at vi kan fortsætte i det uendelige med at fordyre vore egne Rederiers Drift, mens de konkurrerende Handelsflaader faar Statsstøtte til deres? Eller er det ikke gaaet op for Planøkonomiens Genier at Understøttelsespolitikken og Betalingsmulighederne falder sammen som et Korthus, naar der ikke længere er Underligsindtægter nok til at holde Eljememarkedet paa Toppen.

Dansk Skibsfart, der skal konkurrere paa Verdensmarkedet, har de nedadgaaende Fragter i Løbet af det sidste Aars Tid bragt i en meget alvorlig Situation, og Vanskelighederne er herhjemme — ganske

som i Sverige — forøgede yderligere gennem adskillige Led i en social Lovgivning, der har paalagt Rederierne meget store Forpligtelser, og gennem de gældende Overenskomster med Mandskabs-Organisationerne, idet Hyrerne i Løbet af de senere Aar er steget ret betydeligt.

Alligevel er det givet, at man indenfor den danske Skibsfart længst muligt holder sig borte fra Stats-Subventionernes farlige Vej; Støtte fra Statens Side fører til Statskontrol under den ene eller den anden Form foruden mange andre Ulemper.

### REDERKONFERENCE I LONDON

Der forestaar en Række Forhandlinger i London indenfor Skibsfarten, og disse Forhandlinger kan faa den største Betydning ogsaa for dansk Skibsfart. De skal føres og er iøvrigt i nogen Tid blevet ført mellem engelske Redere indbyrdes, og de vil blive afgørende for, om England slutter sig til et internationalt Samarbejde i en Kompensations-Pool, eller om man kun vil søge gennemført en Subsidiepolitik, en Statsstøtte til den engelske Skibsfart, saaledes som de andet Steds omtalte Planer tyder paa, hvilket vil være ensbetydende med en haard Konkurrence med andre Landes Skibsfart.

Der gør sig meget forskellige Indflydelser gældende indenfor engelske Skibsfartskredse. I Fjor Efteraar syntes der at være visse Muligheder for en Gennemførelse af Planen om en international »Compensation-pool«, Ordningen der gik ud paa en international Rationalisering af Skibsfarten ved Oplægning af de Skibe, der ikke for Tiden var Brug for, og Godtgørelse til Rederne for de oplagte Skibe. Som det vil erindres, blev Ordningen ikke gennemført, idet der ved en Afstemning blandt de engelske Redere viste sig for stærk Modstand derimod; selvom der var Flertal for Ordningen, var dette Tal ikke det, man havde fastslaaet som Minimum.

Derefter var det, at den saakaldte »Fact Finding Committee« tog fat, idet Forhandlingerne henvistes til dette Udvalg, der nu er færdig med sit Arbejde. Og nu har den internationale Redersammenslutning — The International Shipping Conference — sammenkaldt sin »consultative Committee« — det raadgivende Udvalg — til et Møde i London den 20. Januar. Ved dette Møde vil Repræsentanter for alle de større søfarende Nationer give Møde og drøfte Situationen. Ogsaa Danmark vil være repræsenteret her ved Skibsreder Chr. Harhoff, C. K. Hansen og Direktør L. O. Normann, D.F.D.S. Det vilde betyde umaadelig meget for hele det internationale Samarbejde, om man her kunde naa til Enighed i Stedet for, at man skulde ud i en opslidende Konkurrence, der vil være til Skade for alle interesserede Parter. Derfor maa man se hen til Mødet med den allerstørste Forventning.

### INITIATIVET OG SØFARTEN

Man vil fra Myndighedernes Side ikke kunne beklage sig over manglende Initiativ indenfor dansk Skibsfart. Andet Steds i Bladet bringer vi Meddelelse om betydelige Udvidelser indenfor vore to store Rederier D. F. D. S. og Ø.K., og samtidig hører vi om »Torm«s Indsats ligesom flere af vore andre store Rederier har smukke Resultater at pege paa fra den senere Tid. Naar Oplægningerne nu desværre tager Fart, er det den haarde Nødvendighed, der driver Re-

derierne dertil, for det kan ikke bebrejdes dem, at de ikke til det sidste søger at udnytte enhver Chance.

Dog maa man betænke, at dansk Skibsfart har umaadelige Vanskeligheder foran sig. Staten beskatter den paa det mest opværende, Merindkomstkatten har lagt sin knugende Haand paa Erhvervet, og samtidig truer udefra en Konkurrence, der kan blive af katastrofal Betydning. Verden er fuld af Uro, hvert enkelt Land styrer henimod en Selvforsyning og er drevet af en Politik, der er det internationale Skibsfartserhverv saa ugunstigt som tænkeligt. Lyspunkterne i al denne Sørgmodighed er egentlig kun dette — at trods alt bevarer Rederier og Skibsfarten i sin Helhed sit Initiativ og sin Trang til at tage fat. Man ønsker at være fuldt paa Højde med Udlandet, man ønsker at udnytte alle Muligheder — kan den danske Skibsfart saa ikke ogsaa gøre Krav paa, at man fra Myndighedernes Side viser den nødvendige Forstaaelse.

### ARBEJDSTIDEN OMBORD

I Norge foreligger der som bekendt Forslag til Lov om Arbejdstiden ombord. Forslagets Skæbne er uvis, men man drøfter det i norske Blade, hvori det bl. a. hedder:

Fra Arbejderpartiets Side har det været hævdet, at Socialkomiteens Indstilling betyder en Forringelse i Forhold til de gældende Bestemmelser. Denne Paa-stand er ikke korrekt, og der nævnes nogle Eksempler paa Forbedring.

Norges Handels- og Sjøfartstidende peger videre paa, at det viser sig klart, at Socialkomiteens Indstilling er ensbetydende med betydelige Forbedringer af forskellig Art for Mandskabet, dersom dette Lovforslag bliver vedtaget af Stortinget, vil det efter Komiteens egen Beregning medføre en Forøgelse af Skibsfartens Udgifter paa 2,36 Mill. Kr. under Forudsætning af, at den nuværende Bemandsingsskala beholdes uforandret. Men Rederforbundet hævder bestemt, at Udgiftsforøgelsen under samme Forudsætning i Virkeligheden bliver 5,3 Millioner. Desuden maa det erindres, at Reguleringen af Bemandsingsskalaen foretages ved kgl. Resolution og ikke ved Stortingsbeslutning, og hvis Handelsdepartementets Udkast til nye Bemandsningsregler skulde blive ført ud i Livet, vilde Merudgifterne ifølge Rederforbundets Beregninger blive 7,5 Millioner Kroner, altsaa en meget alvorlig Belastning.

Man burde snart forstaa, at det gælder at fare med Lempelse overfor Skibsfarten. Hver Dag bringer Meddelelse om Statsstøtte i en eller anden Form til Konkurrenter, og da — slutter Bladet — gaar det fornuftigvis ikke an at forøge Farten i modsat Retning i Norge. — Baade herhjemme og i Sverige kan man sikkert skrive under paa disse Betragtninger.

### D.F.D.S.' ENGLANDSFORBINDELSE

Det Forenede Dampskibs-Selskab har for nogen Tid siden indhentet Tilbud ved forskellige danske Værfter paa Bygningen af et nyt hurtiggaaende Dieselmotorskib, særlig beregnet til Esbjerg—Parkeston-Farten og nu har Selskabet givet Helsingør Skibsverft Ordre paa Skibet, der faar Navnet »Kronprins Frederik«.

Skibet vil blive af samme Type som »Kronprins Olav«, men det vil blive betydeligt større og skal løbe endnu hurtigere end Oslo-Baaden. Til Sammenligning kan anføres, at »Kronprins Olav« er 326 Fod lang, »Kronprins Frederik« 370 Fod, og Størrelsesforholdet mellem de to Skibe er henholdsvis 3600 Tons og 4900 Tons Displacement, Farten 19 og 20 $\frac{1}{4}$  Knob, Hestekraften 6000 og 8500, Passagerantallet 223 og 309. Motorskibet »England« er 324 Fod lang, 4060 Tons, har 16 Knobs Fart og 4200 H.K. og med Plads til 200 Passagerer.

»Kronprins Frederik« vil, naar det den 1. Juni 1940 afleveres, være den danske Handelsflaades hurtigste Passagerskib.

De fire Motorskibe, »Parkeston«, »Esbjerg«, »England« og »Jylland«, der i Øjeblikket befærer Englandsruten, er endnu fuldt moderne Skibe — men Rutens Passagertrafik har udviklet sig med rivende Hast.

Det nye Skib skal, som nævnt, kunne løbe 20 $\frac{1}{4}$  Knob, men saalænge det skal beskæftiges i Ruten side-løbende med de nuværende Skibe, vil det næppe være praktisk muligt fuldtud at udnytte denne Hastighed. Naar Erfaringerne med det nye Skib er indvundet, og Ruten om nogle Aar bliver betjent med 3 Skibe af denne Art, vil meget betydelige Fordele for Englands-Forbindelsen været opnaaet. Langt flere Passagerer vil kunne transporteres end nu, og Overfartstiden mellem Esbjerg og Harwich vil kunne ned-sættes fra 23 Timer til 18 Timer, og Rejsetiden fra København til London vil kun blive ca. 24 Timer.

### LLOYDS REGISTER'S SHIPBUILDING RETURNS

Lloyds Register har udsendt sin sædvanlige Kvar-talsoversigt over Verdens Skibsbygning, og det viser sig, at der ved December Maanedes Slutning i Storbritannien og Irland var en Formindskelse paa 105,719 Tons i Arbejde i Sammenligning med Tallene ved forrige Kvartals Slutning. Omtrent 131,000 Tons — 16,8 pCt. var for fremmed Regning.

Tonnage under Bygning i andre Lande 1,889,102 Tons er 62,306 Tons mere, end der var i Arbejde ved September Maanedes Slutning.

De førende Lande udenfor England er: Tyskland 355,737 Tons, Japan 309,586 Tons, U. S. A. 298,617 Tons, Holland 247,077 Tons, Italien 161,470 Tons, Sverige 146,550 Tons og Danmark 121,940 Tons. Heraf var 508,517 Tons eller 26,9 pCt. for fremmed Regning.

Tonnage under Bygning i hele Verden er 2,668,864 Tons, hvoraf 29,2 pCt. bygges i Storbritannien og Irland, 70,8 pCt. i andre Lande. Tallet er 43,413 Tons mindre end ved September Maanedes Slutning men højere end noget Tal mellem Juni 1930 og Juni 1937.

I Storbritannien og Irland blev Arbejde paabegyndt paa 87,632 Tons i de tre sidste Maaneder, en Forøgelse paa 169 Tons sammenlignet med det tilsvarende Tal for de tre foregaaende Maaneder. I Kvartalet, der sluttede 31. December, blev 241,627 Tons søsat i Storbritannien og Irland, en Forringelse paa 68,143 Tons i Sammenligning med det forrige Kvartal. Tilsvarende Tal for andre Lande er 487,324 Tons paabegyndt og 463,869 Tons søsat, hvilket viser, sammenlignet med det foregaaende Kvartal, en Formindskelse paa 59,017 Tons i paabegyndt og 33,177 Tons i søsat Tonnage.

Dampere og Motor Tankers paa 1000 Tons og mere under Bygning i hele Verden var 95 Skibe med 837,688 Tons, deraf 27 Skibe med 237,218 Tons i Storbritannien og Irland, 13 Skibe med 133,200 Tons i U. S. A., 11 Skibe med 107,700 Tons i Tyskland, 9 Skibe med 80,000 Tons i Sverige, 9 med 75,000 Tons i Holland, 8 med 68,350 Tons i Italien og 7 med 54,000 i Japan.

Skibene under Bygning Verden over ved December Maanedes Slutning indbefatter 9 Dampere og 51 Motorskibe mellem 8,000 og 10,000 Tons hver, 11 Dampere og 49 Motorskibe mellem 10,000 og 20,000 Tons, 2 Dampere og 4 Motorskibe mellem 20,000 og 30,000 Tons og 3 Dampere over 30,000 Tons.

### Ø. K. UDVIDER FLAADEN

Det Østasiatiske Kompagni har som bekendt i de senere Aar foretaget en betydelig Udvidelse og Modernisering af Flaaden, først med Pacificruten for Øje og sidst ved Bygning af det nye »Selandia« til Bang-

kok-Ruten. Ved Nakskov Skibsværft har Kompagniet endvidere under Bygning to Motorskibe til Farten paa Østen og Australien, hvoraf det første, Motorskibet »Kina«, ligger i Frihavnen.

For nogen Tid siden har Kompagniet indhentet Tilbud paa Bygning af en Serie Motorskibe ved danske Værfter, og forleden meddelte Kompagniet, at det har bestilt 3 ensartede Skibe til Kina—Japan-Ruten. De to af denne Serie skal bygges ved Nakskov Skibsværft og det tredje ved Burmeister & Wain.

Som det fremgaar af denne Meddelelse, er Kompagniet derved gaaet over til Bygning af en Serie ensartede Skibe. De vil blive lidt mindre end de hidtil paa den nævnte Rute benyttede og er naturligvis konstrueret ud fra de Erfaringer, som Kompagniet har erhvervet gennem 25 Aars Dieselmotordrift i oversøisk Fart. Foreløbig betyder Nybygningerne ikke alene en Modernisering, men tillige en Forøgelse af Kompagniets Flaade, da der ikke er truffet Beslutning om Salg af de i Drift værende Skibe.

### PRINS VALDEMARS DØD

Tidligt Lørdag Morgen den 14. Januar døde Prins Valdemar efter kort Tids Sygdom, 80 Aar gammel. Den danske Sømandsprins, der gennem sit lange Liv først og fremmest har været knyttet til Skibsfarten, vil indenfor denne blive mindet som den elskelige og betydelige Personlighed, han var. Fra sin tidlige Ungdom følte han sig knyttet til Søen med en Troskab, der kan staa som et lysende Eksempel. Hans største Bedrift var hans Togt som Chef for Krydseren »Valkyrien« til Østen, det var en Rejse, som der den Dag i Dag gaar Ry af. Det var dengang noget ganske nyt, at en kongelig Person drog ud for at vise vort Flag paa fremmede Have og knytte Forbindelser derude for vort Land, men den Indsats, Prins Valdemar da gjorde, er aldrig blevet glemt. Den Takt og Forstaaelse, han dengang viste, har han siden Gang paa Gang afgivet Beviser paa.

Prins Valdemar var til sin Død Protektor for »Prins Valdemars og Prinsesse Maries Fond«, hvis Midler gaar til gamle Søfolk og deres Enker, og stod »Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne« meget nær. Paa lignende Maade var han knyttet til en lang Række filantropiske Institutioner indenfor Skibsfarten, og nu ved hans Død lyder der da ogsaa først og fremmest fra dansk Skibsfart en dybtfølt Tak til ham for den Interesse, han har vist dette Erhverv.

Blandt de Togter, Prins Valdemar har deltaget i, kan nævnes Rejsen til Vestindien med Korvetten »Dagmar« i 1879—80, hans Besøg hos Sultan Abdul Hamid i Konstantinopel i 1886 og endelig i 1899—1900 Rejsen til Østen med »Valkyrien«, hvorunder han besøgte Indien, Kina og Japan.

Dansk Skibsfart sænker Flaget paa halv til Ære for den ranke og forstaaende Prins, der altid var villig til at gaa ind for sit Lands Skibsfart og Søfolk, naar der blev kaldt paa ham, og som Gang paa Gang har haft Betydning for Udviklingen indenfor den danske Skibsfart, den danske Handelsflaade.

### DAMPSKIBSSELSKABET TORM 50 AAR

Et af vore højt ansete og bedst konsoliderede Rederier Dampskibsselskabet »Torm« fejrede 14. Januar 50 Aars Jubilæum, og med Rette blev det understreget, at det var en overordentlig betydningsfuld Indsats, der er gjort fra dette Rederi og dels Mænds Side.

Begyndelsen til »Torm« var en Henvendelse fra den senere Direktør i Ø.K., Christian Schmiegelow til Kaptajn D. Torm om Bistand til at tilvejebringe den nødvendige Basis for Bygning af en mindre Damper, som Kaptajn Schmiegelow skulde føre, og som Torm skulde være Reder for. Den 14. Januar 1889 stiftedes da dette Selskab

med den ene Damper, som skulde blive Grundlaget for den nu saa omfattende Rederi-Virksomhed.

Det lykkedes hurtigt at skaffe den fornødne Kapital, og samme Aar løb Rederiets første Damper »Alice«, en Fragtbaad paa 1400 Tons, af Stabelen. Fra denne beskedne Begyndelse er Rederiet arbejdet frem til dets nuværende ansete Stilling indenfor Dansk Rederi-Virksomhed.

Kort efter Det Østasiatiske Kompagnis Start knyttedes Kaptajn Schmiegelow til dette Selskab. Samtidig indtraadte han i »Torm«s Bestyrelse og blev dette Selskabs Formand, da Kaptajn Torm døde i 1907.

Efter Kaptajn Torms Død valgtes Skibsreder C. Kraemer til Direktør.

Direktør Kraemer traadte til i en Depressionsperiode for dansk Skibsfart, og i de første Aar var Forholdene meget vanskelige. Trods Konference-Aftaler og lignende naaede Fragterne i Nord-Østersøfarten, hvor »Torm« havde sit Arbejdsfelt, ned til et Lavmaal. De vanskelige Aar naaede Højdepunktet i 1908, men i de følgende Aar kom der en jævn Fremgang og store Udvidelser. I 1914 anskaffede Selskabet yderligere en ny Damper »Thyra S«, et Navn, der endnu findes i Rederiets Flaade, og Flaaden var dermed i Løbet af et Par Aar praktisk taget fordoblet, idet den nu talte 12 Dampere. Aktiekapitalen, som oprindeligt kun havde været 190,000 Kr., var da naaet op til 1,100,000 Kr.

Saa kom Verdenskrigen med alle dens Vanskeligheder. »Torm«s Flaade forblev urørt til 1917, da Tyskland aabnede den uindskrænkede Undervandskrig, og England rekvirerede neutrale Skibe. Deriblandt var fem af »Torm«s Dampere, der blev bemandede med engelske Officerer og engelsk Mandskab. Fire af disse Skibe blev torpederede, og senere mistede Selskabet en Damper, der under fremmed Kaptajn sejlede i Timecharter for dansk Selskab.

Paa Trods af Ledelsens Ønske blev Aktiekapitalen to Gange fordoblet, første Gang — i 1916 — ved Udstedelse af Friaktier, anden Gang — i 1919 — ved Udvidelse til Kurs 160, hvorved Aktiekapitalen efterhaanden naaede op i 4,400,000 Kr.

I 1922 trak Direktør C. Kraemer sig tilbage og afløstes af Skibsrederne Arne Schmiegelow og Axel Kampen. Samtidig afløste Direktør Kraemer Direktør Schmiegelow som Formand i Selskabets Bestyrelse. Under den nye Ledelse førtes Virksomheden videre i det gamle Spor, og Selskabets Tonnage, der under Krigen var blevet reduceret til 7 Dampere, blev i Aarene op til 1924 ved en Række Nybygninger fornyet og forøget i hastigt Tempo, saa Flaaden da var oppe paa 16 Dampere paa tilsammen godt 33,000 Tons Dødvægt. I 1923 havde Selskabet af sine opsparede Midler indløst 2,400,000 Kr. af Aktiekapitalen til Kurs 280, saaledes at Kapitalen var blevet reduceret til 2 Millioner Kroner. Indtil Oktober 1936 blev Aktiekapitalen holdt paa 2 Mill. Kr., men af Hensyn til Nybygningsantallet blev Aktiekapitalen 4 Millioner Kr.

Siden har »Torm« fortsat sin støtte Fremgang. Indtil 1932 bestod Flaaden udelukkende af Dampskibe, men nu besluttede man at bygge et Motorskib. Paa 50 Aarsdagen for Selskabets Stiftelse raader Dampskibsselskabet »Torm« over en Flaade paa 26 Skibe paa tilsammen 66,900 Tons Dødvægt med en Gennemsnitsalder af 9<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Aar. Heraf er 19 Dampskibe og 7 Motorskibe.

Samtidig med, at Dampskibsselskabet »Torm« i Lørdags fejrede 50 Aars Jubilæum, vedtog Bestyrelsen at indkalde til en ekstraordinær Generalforsamling med Forslag om Kapitaludvidelse paa Dagsordenen. Bestyrelsen vil foreslaa en Kapitalforhøjelse paa 2 Mill. Kr. til Pari-Kurs, saaledes at Aktiekapitalen nu bliver 6 Millioner Kr. Prove-

Skibsreder Kampen.



Skibsreder Schmiegelow



met skal anvendes til fortsat Realisation af Rederiets normale Nybygningsprogram.

»Torm« udfylder sin betydelige Plads indenfor dansk Skibsfart, og paa den smukkeste Maade har Selskabet varetaget sine Traditioner samtidig med, at de to initiativrige Redere, der i Øjeblikket leder Selskabet,

ved flere Lejligheder har vist, at de er fuldt paa Højde med deres Tid.

Ikke blot indenfor dansk Skibsfart, men indenfor det danske Samfund i sin Helted har »Torm« sin fremtrædende Plads.

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Estniske Tarifer

Handelskammeret i Tallinn har udsendt en ny Tariff, »Customs & Usages at the Port of Tallinn« II Part Current Charges for Clearance and Stevedoring Rates.

Det anføres heri:

#### 1. Brokerage Tariffs.

##### § 1.

In addition to the brokerage fixed by the contract of affreightment and direct outlays of the agent, the owner of an incoming vessel shall pay for services rendered as follows:—

- 1) For declaration of clearance inwards:—
 

on vessels up to	120 net reg. tons	Kr. 9.00
„ „ from	121—600 „ „ „	18.00
„ „ over	600 „ „ „	36.00
- 2) For declaration of clearance outwards:—
 

on vessels up to	120 net reg. tons	Kr. 4.50
„ „ from	121—600 „ „ „	9.00
„ „ over	600 „ „ „	18.00

Ships calling at the Port for the purposes of re-manning, for bunkers, orders, or to take on board stores or provisions shall be charged for declarations specified above 50 per cent. less.

- 3) For drawing up a contract of affreightment Kr. 9.00.
- 4) Clearance tariffs:—

#### Basic rates:—

on vessels up to	100 net. reg. tons	Kr. 25.00
„ „ from	101—200 „ „ „	40.00
„ „ „	201—300 „ „ „	50.00
„ „ „	301—400 „ „ „	70.00
„ „ „	401—500 „ „ „	90.00
„ „ „	501—600 „ „ „	100.00
„ „ „	601—750 „ „ „	120.00
„ „ „	751—900 „ „ „	140.00
„ „ „	901—1050 „ „ „	160.00
„ „ „	1051—1200 „ „ „	180.00
„ „ „	1201—1400 „ „ „	200.00
„ „ „	1401—1600 „ „ „	230.00
„ „ „	1601—1800 „ „ „	260.00
„ „ „	1801—2000 „ „ „	290.00
„ „ „	2001—2500 „ „ „	350.00
„ „ „	2501—3000 „ „ „	420.00
„ „ „	3000 and upwards	500.00

#### Application of tariffs:—

- a) vessels arriving or departing with full cargo—the basic rate only;
- b) vessels arriving and departing with full cargo— $1\frac{1}{2}$  of the basic rate;
- c) vessels arriving with full cargo and departing up to half cargo and vice versa— $1\frac{1}{4}$  of the basic rate;
- d) vessels arriving with up to half cargo and departing with up to half cargo—the basic rate only;
- e) vessels arriving in ballast and departing with up to half cargo or vice versa:—
  - 1) if arriving from and leaving for foreign port— $\frac{3}{4}$  of the basic rate;
  - 2) if arriving from and leaving for a port in Estonia— $\frac{1}{2}$  of the basic rate;
- f) vessels calling at port for the purpose of repairs— $\frac{1}{2}$  of the basic rate;
- g) vessels calling at port for re-manning, bunkers, stores or orders— $\frac{1}{4}$  of the basic rate;
- h) vessels of over 1051 net reg. tons loading and discharging up to  $\frac{1}{4}$  of the total capacity— $\frac{3}{4}$  of the basic rate.

When a vessel is cleared inwards by one agent and outwards by another, the former is entitled to charge the fee for declaration inwards, and the latter for the declaration outwards. In that case the clearance fees shall be computed separately on the basis of the cargo brought in

or received at port by the vessel, counting the part of voyage not presented, i.e. arrival and departure as voyage in ballast. (Fortsættes).

### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i November Maaned 1938

I November Maaned 1938 er der udført 300.974 t Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 5.394 t mod 279.940 t, deraf til Danmark 12.370 t, i Oktober Maaned. Udførslen var fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig .....	95.573
Sverige .....	83.913
Italian .....	32.572
Holland .....	22.481
Finland .....	18.949
Belgien .....	16.648
Ægypten .....	5.580
Danmark .....	5.394
Norge .....	4.846
Grækenland .....	4.309
Vest-Afrika .....	4.108
Casablanca .....	2.516
Palæstina .....	2.235
Malta .....	1.850
	300.974

### Skibsfarten paa Antwerpen Havn i 1938

Antallet af ankomne Skibe til Antwerpen Havn androg i 1938 ialt 11.768 paa 24.145 Tusind Netto Moorsom Tons (N.R.T. = Netto Moorsom Ton ÷ 17,25 pCt.). I 1937 ankom 12.386 Skibe paa 25.118 N.M.T., hvilket vil sige, at Skibsfarten i 1938 viste en Tilbagegang paa 634 Skibe paa 973 Tusind N.M.T.

De ankomne Skibe var hjemmehørende i 22 forskellige Lande. Fordelt efter Tonnagen var Forholdet i 1937 og 1938 mellem de Lande, der havde den største Skibsfart paa Antwerpen, saaledes:

	1937		1938	
	Antal Skibe	1000 N.M.T.	Antal Skibe	1000 N.M.T.
Tyskland .....	2.445	6.724	2.128	6.122
Storbritannien .....	3.323	6.062	3.131	5.738
Frankrig .....	704	2.093	740	2.125
Norge .....	842	1.638	910	1.835
Holland .....	1.675	1.639	1.709	1.784
Belgien .....	586	1.155	553	1.154
Sverige .....	756	1.010	641	903
Danmark .....	510	767	558	866
Forenede Slater .....	186	785	170	740
Grækenland .....	227	645	175	510
Japan .....	83	523	75	497
Italien .....	140	439	122	349
Sovjet Rusland .....	149	363	140	305
Finland .....	224	255	192	237
Brasilien .....	41	180	41	191
Jugoslavien .....	72	225	57	178
Portugal .....	61	137	68	124
Polen .....	91	95	93	90

Fra Island ankom 12 Skibe paa seks Tusind N.M.T.

Trods det almindeligvis daarlige Aar for Skibsindustrien paa Antwerpen er den danske Trafik gaaet frem fra 510 Skibe paa 767 Tusind N.M.T. i 1937 til 553 Skibe paa 866 Tusind N.M.T. i 1938. Denne Fremgang skyldes Oprettelsen i det forløbne Aar af flere faste danske Ruter mellem Antwerpen og andre udenlandske Havne, og der er saaledes Grund til at antage, at den indvundne Forøgelse ikke alene vil kunne holdes, men endog yderligere stige i indeværende Aar.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Finlands Handelsflaade

I det i Finland udkommende »Svenska Pressen« slaas til Lyd for at udvide Finlands Søfart bl. a. paa fjerne Lande. I et Møde for Repræsentanter for det finske Næringsliv holdt Statsbankchefen et Foredrag om den finske Søfart, der udgør et af de vigtigste Spørgsmaal for Næringslivet. Konferencens Deltagere var enige om, at den

finske Handelsflaade burde udvikles. »Svenska Pressen« mener, at Udsigterne for en Linie paa Østasien vilde fremmes betydeligt ved Samarbejde med allerede eksisterende Linier, i nærværende Tilfælde vel nærmest med det Svenske Østasiatiske Kompagni, der i sin Tid begyndte Samtrafik med Danmark. En Forudsætning for Udvidelsen af Finlands Handelsflaade vil dog — siger Bladet — være

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

De svage Tegn, der omkring Nytaar viste sig til en Bedring paa Fragtmarkedet, er desværre ikke blevet til mere, og Markederne er igen i det store og hele faldet tilbage i deres gamle Folder.

River Plate Markedet viser igen Tegn til Forbedring. Der bliver nu og da sluttet en enkelt Baad, der rapporteres at have faaet Minimalraten, men det synes at være en offentlig Hemmelighed, at største Delen af de Skibe, der sluttet fra River Plate under en eller anden Form har givet Befragterne en Rabat, og det fortælles, at flere af de Skibe, der er sluttet, i Realiteten kun har opnaaet Rater, der ligger 1/6d. under Minimalraten. Til Destinationer uden for Minimalraterangen er Efterspørgslen stærkt begrænset. Der kan stadig sluttet fra Bahia Blance til Callao til 13/6d., ligesom der noteres en enkelt Ordre fra n. a. San Lorenzo til Shanghai til 18/6d.

De øvrige oversøiske Kornmarkeder har ligeledes været rolige. Australien har taget 3/4 Skibe til Taku Bar til Minimalraten, og der cirkulerer yderligere Ordre for Februar/Marts/April til nordkinesiske Havne. Fra northern range er der sluttet adskillige Baade paa Basis af Minimalraten, og ogsaa fra Golfen er sluttet en enkelt Baad for Korn til U.K. Cont. til Minimalraten. Iøvrigt søges Tonnage for Korn fra Puget Sound/Columbia River range til Shanghai, for hvilken Forretning Befragterne endnu kun indikerer \$3.85. De europæiske Kornmarkeder viser ingen Interesse for Tonnage.

Heller ikke de andre oversøiske Markeder udviser nogen større Aktivitet. Der er stadig en Del Scrap i Markedet fra northern range til Japan til omkring 18/6d. Option Golfen 1/- mere. Iøvrigt søges der fra Golfen Tonnage paa net form til Japan og herfor indikerer \$4.35. Fra Cuba er der støt Efterspørgsel for Sukker til U.K. Cont., og adskillige Baade er sluttet til Rater, der ligger omkring 16/6d. Basis p.p U.K. Cont., ligesom en Del Tonnage har fundet Beskæftigelse fra San Domingo til Rater, der ligger 1/- lavere.

Pacificystmarkedet er stadig uden større Aktivitet. Scrapjern til Japan indikerer \$4.- fra Puget Sound/Columbia River, og for Lumber kan sluttet 430,000 Balefeet til Dalny/Shanghai range til omkring £6,500. British Columbia/U.K. er sluttet til 23/6d. paa sædvanlige f.i.o. Betingelser.

Østens Markeder viser desværre en svagere Ten-

dens. Soyabønner er sluttet for første Halvdel Februar Lastning til 26/3d., hvilket er en væsentlig lavere Rate end sidste Afslutning fandt Sted til. Ris fra Saigon tog 5/6 Skibe til Rater omkring 28/6d. i Begyndelsen af Ugen, men senere viste ogsaa dette Marked vigende Tendens, og de sidste Afslutninger er gjort til Rater omkring 27/6d.

Fra fransk Indokina er der iøvrigt en stor Kontrakt i Markedet fra Antracit til U.S.N.H. eller St. Lawrence, for hvilken Befragternes Ide ligger omkring 18/6d. paa f.i.o. Basis.

Sukker fra Philippinerne til U.S. Atlantic eller Gulf indikerer omkring \$6.25, og for Erts noteres til samme Destinationer \$5.- f.i.o. Der kan ligeledes placeres Tonnage for Copra fra 1 Havn Philippinerne og 1 Havn Celebes, for hvilken Forretning der noteres £11,500 for en Baad, der kan give 400,000 Balefeet.

Fra Kolsichang er sluttet adskillige Baade for Ris til Vestindien til Rater, der ligger omkring 31/6d., og fra Birma har der ogsaa været Efterspørgsel efter Tonnage for Ris til Holland. Adskillige Baade er sluttet til omkring 26/6d. De indiske Markeder viser en lidt bedre Tendens. Fra Madraskysten kan der antagelig nu opnaas 27/6d. med de sædvanlige 2/6d. mindre for Karachi Lastning. Iøvrigt noteres der stadig en Del Erts Ordre fra Indien til U.S.N.H. til omkring 22/-, ligesom der søges et handy Skib for Erts Karachi/Stockholm til 26/- med fri Losning.

De europæiske Markeder er desværre stadig sløje. Trælast for ny Sæson Lastning viser ikke Tegn til større Aktivitet. Kulmarkederne er uforandret, Wales/Buenos Aires 9/- og Wales/Port Said 6/-. De hjemgaende Markeder fra Middelhavet er maaske en Kende livligere, men med rigelig Tilgang af Tonnage er der kun svag Chance for en Rateforbedring.

Paa Timechartermarkedet har der kun været ringe Aktivitet. En moderne Damper sluttet Levering Japan Tilbagelevering U.K. Cont. via Nordpacific til 4/9, og for Dieseltonnage noteres for lignende Forretning 6/6. Timecharter trip across Levering U.S.N.H. Tilbagelevering U.K. Cont. sluttet til \$1.50 for 8,000 Tonner.

I Vestindiafarten er Efterspørgslen stadig kun ringe, og Raten for 3,000 Tonner ligger næppe over \$1.15/\$1.20.

et Samarbejde mellem finske Rederier, Handelen og Industrien. Erhvervene burde i langt højere Grad end hidtil lade Transporten af finske Varer finde Sted paa finske Baade. Ved Konferencen erklærede en af Regeringens Repræsentanter, at Regeringen, da den er Delejer af flere store Forretningsforetagender, har Mulighed for at paavirke dem i saadan Retning. »Svenska Pressen« mener, at Regeringen kunde yde Bygningen af Skibe en stor Hjælp ved i langt større Omfang end nu at overføre Beløb til det for nylig dannede Rederilaanefond, der endnu kun er paa 25 Mill. Fmk. Fondet burde forøges til et Par Hundrede Millioner Fmk.

### Søsætning

Fra Aalborg Værft sosattes Tirsdag Eftermiddag den nye Færge til Hirtshals—Kristianssand-Ruten i Overværelse af mange norske og danske Gæster. Fru Skibsrøder Mosvold fra Kristianssand knuste den traditionelle Flaske Champagne mod Skibets Stævn, idet hun døbte den »Skagerak 1«. Et Øjeblik efter tog Skibet Vandet, og Direktør Poul Hansen, Aalborg Værft, udbragte et kraftigt Leve for det.

»Skagerak 1« er Værftets Byggenr. 61 og har Dimensionerne: Længde 70,865 m, Bredde paa Spant 11,580 m, Dybde til Iloveddæk 5,030, Dybtgaaende 3,900. Skibet er isforstærket og har Dobbeltbund og 7 vandtætte Skod. Det kan medtage 40 Biler og 2 Jernbanevogne, og det faar helt moderne Bekvemmeligheder for Passagerer, saaledes Spisesalon for 48, Rygesalon for 100, Promenadedæk o. s. v. I Kahytter kan rummes 115 Passagerer, hvortil

kommer en Del Luksuskahytter. »Skagerak 1« faar 2 Burmeister & Wain 10 cyl. Dieselmotorer paa tilsammen 5000 HK. Det vil kunne løbe 17 Knob.

Skibet udrustes med alle moderne Navigationsmidler, fra Radiosender, Radiotelefonanlæg og Nødmorsesender til Radiopejleapparater og Ekkolod.

### »Stockholm«

Svenska Amerikaliniens Direktør Axel Jonsson er hjemme paa et kort Besøg i Göteborg for at redegøre for »Stockholm«s Skæbne. I Monfalcone er 500 Mand beskæftiget med omfattende tekniske Forberedelser til den endelige Besigtigelse. Man lætner og pumper. Hovedmaskinrummet og Dynamorummene er lænspumpede, og Tanke er vandfyldte for at sikre Stabiliteten. Man er i Færd med at nedbryde Soldæk og Sportsdæk. De to underste Dæk i For- og Agterskib er endnu under Vand. Naar de er lænspumpede, vil »Stockholm« atter flyde. Om en Uges Tid vil Besigtigelsen finde Sted, og først da afgøres »Stockholm«s Fremtidsskæbne.

### Danmark deltager paa Udstillingen i San Francisco

Med Ø. K.s Motorskib »Europa« er afsendt forskellige Udstillingsgenstande til Verdensudstillingen i San Francisco.

Ifølge de internationale Udstillingsregler kunde der fra officiel dansk Side kun arrangeres Deltagelse i en af de to store Udstillinger, der afholdes i Aar i New York og i San Francisco; men en Kreds af danske, hvoriblandt Konsul A. Sporon-Fiedler, Lederen af Ø. K.s Afdeling i

San Francisco, Direktør Chr. Jensen og Formanden for Danmarksdag-Komiteen i San Francisco, Redaktør C. Redsted Pedersen, har imidlertid arbejdet for at gennemføre et kollektivt dansk Udstillingsarrangement i San Francisco.

Der foreligger Meddelelse fra San Francisco om, at det økonomiske Grundlag for Udstillingen er tilvejebragt, og at et herhjemmefra fremsat Forslag til Udstillingsarrangement er blevet akcepteret.

#### Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i December Maaned 1938

Hjemland	Antal Anløb	R.T.N.
Danmark	281	78.928
Norge	6	7.935
Sverige	33	10.183
Finland	1	550
Rusland	2	2.702
Estland	1	276
England	6	11.069
Tyskland	23	4.818
Holland	6	1.616
Belgien	2	532
Grækenland	1	2.462
Tilsammen	362	121.071
Heraf Rutebart	148	60.461

#### Det nye Skoleskibs Fører udpeget

Til Fører af Rederiet Lauritzens nye Skoleskib »Rømø«, der for Tiden er under Bygning paa Webers Skibsværft i Svendborg, er udpeget nuværende Fører af Skoleskibet »Fanø«, Kaptajn V. Albertsen, Marstal.

Stabelafbløningen menes at ville finde Sted om tre Maaneder.

#### Carlsberg Bryggerierne

har udsendt Beretning om Bryggeriernes Drift i Regnskabsaaret 1937—38. Det hedder bl. a. deri:

Hvad Salget angaar, kan Carlsberg notere den glædelige Kendsgerning, at der paany har fundet en Stigning Sted, idet Carlsbergs Salg af Bayerskøl i de 4 Skatteklasser er steget med 5 Millioner Flasker, saaledes at det samlede Salg af Øl — der brygges som bekendt ikke Hvidøl paa Carlsberg — i Regnskabsaaret 1937—38 har været ialt 204 Millioner Flasker. Hovedølsorten Carlsberg Pilsner (Hof) havde et Salg paa ialt 144 Millioner Flasker, hvilket er lidt mere end sidste Aar. Hvad Mineralvandssalget angaar, kan der ligeledes noteres en Stigning paa ialt godt 1 Millioner Flasker. Totalsalget af Mineralvande er 33 Millioner Kvartflasker.

I Modsætning til 1936—37 har det nu forløbne Regnskabsaar jo vist en decideret Konjunkturedgang, og Verdensøleksporten er da ogsaa, saavidt det kan ses af de foreliggende Tal, gaaet betydeligt tilbage.

Ikke destomindre har Carlsbergs Øleksport paany vist stor og glædelig Fremgang, og vi ligger nu mere end 23 pCt. over vor største Eksport før Verdenskrigen. Af Danmarks samlede Eksport af Bayerskøl har Carlsberg haft godt 70 pCt. Til Hovedmarkedet Storbritannien ikke mindre end ca. 75 pCt.

#### Eksamensresultater

Ved den forleden afsluttede Eksamen paa Marstal Navigationsskole opnaaedes følgende Resultater:

**Styrmandseksamen** (for at bestaa kræves 87 Points, højeste Karakter 303. — Til denne Eksamen var indstillet 8 Elever, hvoraf følgende 6 bestod):

Eli Bager, Marstal, 146. Karl K. Hansen, Marstal, 147. Hans F. Jensen, Vaag, Færøerne, 113. Johan P. Kill, Højer, 124. Chr. F. Madsen, Korsør, 106. Kaj F. Petersen, Marstal, 130.

**Skibsførereksamen** (for at bestaa kræves 84 P., højeste Kar. 168. — Der havde indstillet sig 9 Elever, hvoraf følgende 8 bestod):

Otto H. Blaagaard, Korsør, 114. Asger Hansen, Marstal, 121. Boye Hermansen, Marstal, 107. Harald Jensen, Marstal, 93. Hans O. Jørgensen, Rudkøbing, 103. Hans A. Loschenkohl, Marstal, 105. Henrik A. Rasmussen, Marstal, 129. Knud Stegmann, Marstal, 122.

#### Værdien af Kost ombord

Den alm. danske Skibsførerforening har forespurgt Skattedepartementet om, til hvilket Beløb Værdien af den Forplejning, som Skibsofficerer nyder som et Tillæg til deres kontante Løn under deres Ophold om Bord, skal medregnes ved de paagældendes Ansættelse til Indkomstskat til Staten for Skatteaaret 1939—40.

Staten Ligningsdirektorat har som Svar herpaa meddelt, at Værdien af den nævnte Forplejning efter Ligningsraadets Godkendelse ved Skatteansættelsen for Skatteaaret 1939—40 kan ansættes til det samme Beløb, som i Skattedepartementets tidligere Skrivelse blev fastsat som gæl-

dende ved Ansættelsen for Skatteaaret 1938—39, nemlig: For ugifte Skibsførere, Styrmænd, Maskinmestre og ligestillede 2 Kr. 25 Øre pr. Dag. For gifte Skibsførere, Styrmænd, Maskinmestre og ligestillede med Kontantløn 8000 Kr. og derover 2 Kr. 25 Øre pr. Dag, og med Kontantløn under 8000 Kr. 1 Kr. 75 Øre pr. Dag.

#### Den danske Istjeneste

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt et Tillæg (December 1938) til den i Januar 1936 udgivne Haandbog »Den danske Istjeneste«. Tillæget udleveres vederlagsfrit i Forbindelse med Køb af »Den danske Istjeneste« fra det kgl. Søkort Arkiv, Kbhvn., eller til alle, der tidligere har købt Bogen.

Det hedder bl. a. i Tillæget:

Ledelsen af Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste disponerer over Isbrydermateriellet i Samarbejde med det ved Bekendtgørelse Nr. 215 af 23. Juni 1937 nedsatte Isbrydningsraad. Dette Raad har til Opgave at bistaa Handelsministeren med Hensyn til Isbrydnings- og Ismeldingstjenestens bedst mulige Gennemførelse. Med Hensyn til de nærmere Bestemmelser om Isbrydningsraadets Virksomhed iøvrigt henvises til den fornævnte som Bilag 2 optrykte Bekendtgørelse Nr. 215 af 23. Juni 1937 om Isbrydningsraadet, hvilket Bilag træder i Stedet for Haandbogens Bilag 5.

De almindelige Regler for Stats-Isbrydernes Virksomhed i de danske Farvande er fastsat ved Bekendtgørelse Nr. 325 af 1. December 1937 vedrørende Isbrydningsstjenesten. Som det bl. a. heraf fremgaar, skal Anmodning om Isbryderhjælp almindeligvis rettes til Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste (Iskontoret). Bekendtgørelsen findes optrykt som Bilag 3 og træder i Stedet for den tidligere Bekendtgørelse Nr. 46 af 28. Februar 1931 vedrørende Isbrydningsstjenesten, der er optrykt i Haandbogen som Bilag 7.

Den hidtidige Ordning vedrørende Istjenestens Samarbejde med Provinshavnene gennem særlige Istjeneste-Repræsentanter, opretholdes uændret. Som Bilag 4 er til Erstatning af Haandbogens Bilag 8 ontaget en Fortegnelse over de af Havnebestyrelserne for Tiden valgte Personer, der over for Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste repræsenterer de til Havnene knyttede Interesser i alle Forhold vedrørende Istjenesten.

Istjenesten raader over ialt 6 Stats-Isbrydere, nemlig »Storebjørn«, »Isbjørn«, »Lillebjørn«, »Thor«, »Tyr« og »Valdemar«. Af disse anvendes »Valdemar« til Isbrydning i den vestlige Del af Limfjorden i Henhold til en særlig Overenskomst mellem Handelsministeriet og Havnene i Limfjordens vestlige Del. Ifølge særlig Aftale kan yderligere Isbrydningsmateriel stilles til Istjenestens Raadighed.

Til Supplering af Haandbogens Oplysninger om Radiofyr skal anføres, at der foruden de i Haandbogen pag. 35 nævnte faste Radiofyrgrupper i Kattølet nu tillige er oprettet en fast Radiofyrgruppe i Sundet (Middelgrund Fort Fyr, Drogden Fyr og Stevns Fyr).

Tillæget bringer desuden en Række Bekendtgørelser.

#### Københavns Havn

Til Københavns Havn indgik i December Maaned ialt 1557 Skibe paa tilsammen 617,574 Netto Reg. Tons. Heraf var 788 Skibe paa 177,240 Tons fra indenrigske Havne og 771 Skibe paa 440,334 Tons fra udenrigske Havne. Af det samlede Antal Anløb var 1084 danske Skibe paa tilsammen 368,169 Tons.

#### Dansk Sejlskibsrederforening for mindre Skibe

holdt Generalforsamling Onsdag d. 18. Januar i Odense, ved hvilken Lejlighed der bl. a. blev taget Bestemmelse om Minimaltarifferne og hurtig og praktisk Gennemførelse af den nye Sølovs Principper m. H. t. Meldetid og Liggedage m. v. I Forbindelse hermed forberedtes yderligere Skridt til en landsomfattende Standardisering af de almindelige Certepartibestemmelser og Ekspeditionscontumer.

#### Norsk Ordre til Burmeister & Wain

Skibsreder Torrey Mosvold, Farsund, har ifølge Norges Handels- og Søfarts-Tidende bestilt et Frugtmotorskib paa 170,000 Kbf. hos Burmeister & Wain til Levering i Oktober i Aar. Skibet bliver fuldt moderne udstyret i enhver Henseende og faar 16 miles Fart.

DAMPKIBSELSKABET

# PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder



### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i December 1938

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 12 Maanedes af 1938, sammenlignet med samme Tidsrum i 1937, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938:	16,983	27,610,162	15,348	24,695,776
1937:	15,819	26,337,434	14,375	23,479,779
Forskell:	+ 1,164	+ 1,272,728	+ 973	+ 1,215,997

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1938:	18,595	20,833,176	11,762	19,798,658
1937:	18,663	19,744,709	12,386	20,599,706
Forskell	÷ 68	+ 1,088,467	÷ 624	÷ 801,048

I Tidsrummet Januar/December 1938 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 7,811,504 Tons og 4,897,118 Tons større end til Antwerpen.

### Eksporten til Tyskland

Ved hvert Kvartals Begyndelse forhandler det danske og det tyske Regeringsudvalg, der er nedsat i Henhold til Handelsaftalen med Tyskland, om den danske Eksport til det tyske Marked i de kommende tre Maanedes, og disse Forhandlinger, der denne Gang har fundet Sted i Berlin, er nu endt.

Resultatet er, at Danmarks Udførsel til Tyskland i Januar Kvartal 1939 er fastsat til ca. 88 Mill. Kr., regnet efter den nuværende Markkurs. Det er 6 Mill. Kr. mere end i Oktober Kvartal og 9 Mill. Kr. mere end i Januar Kvartal 1938.

Der var som bekendt for 1939 fastlagt et Program, hvorefter Danmark skulde eksportere for ca. 330 Mill. Kr. til Tyskland. Dette Maal naedes ikke helt, idet Prisfaldet satte ind for de tyske Varer, vi skulde købe, Byggeriet gik i Staa, og andre Forhold var medvirkende til, at Importen fra Tyskland mindskedes, og da den danske Eksport til Tyskland afhænger af vor Import derfra i det foregaaende Kvartal, blev Resultatet mindre dansk Eksport.

## POSITIONSLISTE PR. 17. JANUAR 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aarø* ank. Helsingør 4.1.  
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Gdynia 13.1.  
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Danzig 11.1.  
s.s. *Aase* afg. Oporto 12.1. til Lissabon.  
m.l. *Aase Mærsk* afg. Algiers 6.1.  
s.s. *Absalon* pass. Kap Finisterre 9.1.  
m.s. *African Reefer* pass. Mona 14.1.  
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, ank. Bangkok 13.1. hjg.  
s.s. *Agnete* afg. Dakar 4.1. til Rouen.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Jaffa 5.1.  
s.s. *Alabama* afg. Kvaleberget 16.1. til Kbhvn.  
s.s. *Alfa* ank. Aalborg 6.1.  
s.s. *Alf* pass. Dover 12.1. vestg.  
s.s. *Algarve* afg. Algier 16.1. til Alexandria.  
s.s. *Algier* afg. Nemours 16.1. til Oran.  
m.s. *Almena* ank. Helsingør 7.12.  
m.s. *Alsia*, Borch, pass. Messina 17.1. for Marseille hjg.  
s.s. *Allsund*, Hansen, ank. Frederikshavn 2.1.  
m.s. *American Reefer* pass. Cap Frio 16.1.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Christobal 12.1. for Los Angeles udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Tripoli (Syrien) 4.1. til Pauillac.  
s.s. *Anna* afg. Goode 16.1.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. New York 11.1.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. New York 17.1. for Christobal udg.  
s.s. *Anne* afg. Liverpool 5.1. til Palestina.  
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 2.1. til River Plate.  
m.s. *Arizona* afg. Rio 4.1. til Kbhvn.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Danzig 3.1. til Sydney, N.S.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Noumea 31.12.  
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Las Palmas 16.1. for Dunkirk  
s.s. *Aslaug* afg. Haifa 8.1. til London.  
m.s. *Asnæs* pass. Høltenu 17.1.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Filippinerne 11.1.  
s.s. *Astra* afg. Norfolk 10.1. til Wilmington (N.C.)  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Tanamo 10.1. til New York.  
m.s. *Australian Reefer* afg. Los Angeles 16.1.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Leuwin 5.1. for Las Palmas hjg.  
s.s. *Avance* ank. Korsør 19.12.

### B

s.s. *Belgien* afg. Leith 12.1. til Kbhvn.  
m.l. *Bente Mærsk* pass. Gibraltar 16.1. p. R. t. Genova.  
s.s. *Bergenhus* afg. Kbhvn. 17.1. til Stettin.

Den androg i Januar Kvartal 1938 ca. 79 Mill. Kr., i April Kvartal kom den op paa 82 Mill. Kr., derpaa sank den i Juli Kvartal til 73 Mill. Kr. for i Oktober Kvartal ganske uventet at springe op til 82 Mill. Kr. igen. Men der manglede dog saaledes ca. 14 Mill. Kr. i det samlede Beløb for hele Aaret, der skulde naas efter Programmet.

## PERSONALIA

### 60 Aar

Den kendte norske Skipsreder, Konsul *Thv. Halvorsen*, Bergen, fyldte 12. Januar 60 Aar. Konsul Halvorsen har været Medlem af Norges Rederforbunds Hovedbestyrelse og i talrige Artikler beskæftiget sig med Skipsfarisspørgsmaal.

### Dødsfald

Den tidligere Generaldirektør for Finlands Sjøfartsstyrelse, Friherre *Gustaf Wrede*, er død i Helsingfors, 78 Aar gammel. Han kom til Søs i 15 Aars Alderen, var siden Styrmand og Kaplajn i en Larrække og blev i 1912 Sjøfartsinspektør for 5 Aar senere at overtage den nyoprettede Post som Generaldirektør for Finlands Sjøfartsstyrelse. Han repræsenterede sit Hjemland ved en lang Række internationale Konferencer og var meget afholdt overall.

Fhv. kgl. Vejer og Maaler *H. J. Bager*, Marstal, er død. Bager førte i en Menneskealder den 3-mastede Skonnert »Latalie«. Han blev 89 Aar gammel og var Veteran. Da han lagde op, blev han kgl. Vejer og Maaler i Marstal.

Tidligere Baadmand ved Sønderho Redningsstation *Jes Sonnichsen Brinch*, Sønderho, er afgaaet ved Døden, 88 Aar gammel. Brinch blev ansat ved Redningsvæsenet i 1887 og trak sig tilbage i 1912 efter 25 Aars Tjeneste. I de mange Aar deltog han i talrige Redningsforetagender og var med til at redde 83 skibbrudne. Særlig mindes Redningsarbejdet ved den tyske Damper »Schlei« i 1908, for hvilket Arbejde Brinch fik den preussiske Kroneordens Medaille, hvortil senere føjedes Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

s.s. *Bertha* oplagt.

s.s. *Bes* pass. Høltenu 12.1.  
s.s. *Betta* afg. Cardiff 15.1.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Georgetown 30.12.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Chappara 8.1.  
s.s. *Birgitte* ank. Jaffa 10.1.  
s.s. *Birte*, Andersen, oplagt Kbhvn.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Botnia*, Farup, ank. Portland Me. 15.1.  
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Bangkok 16.1.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. St. John N.B. 5.1. til Glasgow.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 16.1.  
m.s. *Brasilian Reefer* ank. Buenos Aires 17.1.  
s.s. *Brasilien* afg. Madeira 7.1. til Kbhvn., ank. Kbhvn. 17.1.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Chester 11.1.  
s.s. *Britta* ank. Danzig 14.1.  
s.s. *Broholm* afg. Haifa 4.1. til Rotterdam.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Matanzas, Cuba, 9.1.  
s.s. *Brynhild* ank. Aalborg 14.1.

### C

m.s. *California* afg. Moss 20.12. til Rosario.  
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. San Francisco 16.1. for Los Angeles hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Portland 17.1.  
s.s. *Carmen* ank. Oran 17.1.  
m.l. *Caroline Mærsk* ank. Ostermoor 12.1.  
s.s. *Charkow* ank. Horsens 17.1.  
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Iloilo 2.1.  
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Sydney 9.1. hjg.  
m.s. *Chr. Holm* ank. Aruba 17.1.  
s.s. *Christiansborg* pass. Las Palmas 13.1.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Cuba 24.12.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Pernambuco 12.1. p. R. t. New York.  
m.s. *Chilean Reefer* afg. Alexandria 17.1.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Methil 16.1.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt Kbhvn.  
m.s. *Columbia*, Bronér, ank. Yokohama 10.1.  
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Haifa 8.1.  
s.s. *Cyril*, Lisberg, ank. Lorient 17.1.

### D

s.s. *Dagmar* afg. Aalborg 14.1.  
s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 14.1. til London.  
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 3.1. til Norrköping.  
s.s. *Dania*, Danholt, afg. Burntisland 14.1. til Aarhus.



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17.1.39

LONDON .....	22,40	MADRID .....	30,00
NEW YORK .....	480,25	AMSTERDAM .....	260 85
BERLIN .....	192,60	STOCKHOLM .....	116,45
PARIS .....	12,80	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	81 15	HÅLSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	108,50	PRAG .....	16,60
ROM .....	25 45	WARSAWA .....	91,10

m.s. *Danmark* forv. ank. Nyborg 18.1.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Beyrouth 11.1. for Rotterdam hjg.  
 m.s. *Duala*, Larsen, pass. Mona 14.1. for London hjg.  
 s.s. *Delaware* ank. Gdynia 15.1.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Zeebrugge 8.12. til Bintam.  
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Rotterdam 24.12.  
 s.s. *Ejfe Mærsk* ank. Brake 12.1.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Dakar 15.1.  
 s.s. *Elic*, Rasmussen, ank. New York 14.1.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Venedig 2.1. til Haifa.  
 s.s. *Elisabeth* ank. Kotka 8.1.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* pass. Gibraltar 12.1. østg.  
 s.s. *Ellen* oplagt.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Danzig 14.1.  
 s.s. *Else* afg. Aarhus 17.1.  
 s.s. *Emanuel* afg. 14.1. til Aalborg  
 s.s. *Emilie Mærsk* pass. Dungeness 12.1. vestg.  
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Colombo 6.1.  
 s.s. *Energi* ank. Hundested 15.1.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Danzig 16.1. til Boulogne.  
 s.s. *Enighed* ank. Rudkøbing 16.1.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Cuba 6.1.  
 s.s. *Erindring* forv. afg. Fowey 18.1. til Drammen.  
 s.s. *Erna* pass. Dungeness 12.1.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. St. Thomas 12.1. for London hjg.  
 s.s. *Ester* ank. Åbo 16.1.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *Estland*, Hariz-Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Estrid* pass. Prawle Point 31.12. p. R. t. Casablanca.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Hull 16.1.

## F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Ghent 14.1.  
 s.s. *Finland* afg. Oslo 10.1.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Nakskov 4.1.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Helsingør 5.1.  
 s.s. *Frankrig* afg. Leith 11.1.  
 s.s. *Fredensborg* pass. Finisterre 16.1.  
 s.s. *Frederiksborg* pass. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *Freya* afg. Gibraltar 24.12. til Castellon.  
 s.s. *Frida* afg. New York 13.1.  
 s.s. *Frode* afg. Houston 16.1. til Norfolk, Va.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Göteborg 4.1. til Boston, Mass.  
 s.s. *Gerd* ank. Haifa 12.1.  
 s.s. *Gerda* afg. Tanger 17.1.  
 s.s. *Gerda Toft* pass. Finisterre 14.1.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Shanghai 12.1. til Hongkong.  
 s.s. *Gorm* ank. Frederikshavn 5.1.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. San Pedro 30.1.  
 s.s. *Grete* afg. Gdynia 17.1.  
 s.s. *Grønland*, Fischer, oplagt.  
 s.s. *Gudena* ank. Antwerpen 12.1.  
 s.s. *Gudrun* ank. Dunkirk 11.1.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. London 7.1.  
 s.s. *Gunhild* ank. Emden 2.1.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Gibraltar 4.1. østg.  
 s.s. *Gustav Diedrichsen* afg. Chefoo 4.12. til Hongkong.  
 s.s. *Gyda* i Gravesend for Reparation 2.1.

## H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Aalborg 13.1.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Stettin 15.1.  
 s.s. *Halldan* afg. Danzig 17.1. til Tallinn.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Kbhvn. 12.1. til Leith.  
 s.s. *Hanne* ank. Odense 24.12.  
 s.s. *Hans Broge* afg. Kbhvn. 10.1. til Riga.  
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 16.1.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Safi 3.1.  
 s.s. *Harald* ank. Danzig 12.1.  
 s.s. *Harriet* ank. Antwerpen 16.1.  
 s.s. *Helene* ank. Bristol 13.1.  
 s.s. *Helga* afg. Tocopilla 17.1.  
 m.s. *Helvig* pass. Ushant 12.1.  
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Ostermoor 28.12.  
 s.s. *Henry Tegner* ank. Estaca 4.1.

m.s. *Herdis* ank. Liverpool 13.1.  
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Cristobal 3.1.  
 s.s. *Hilde* ank. Beyrouth 10.1.  
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 10.1. til Manchester.  
 s.s. *Holland* ank. Antwerpen 12.1.  
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 16.1.

## I

m.s. *India*, Krarup, afg. Aden 13.1. for Singapore udg.  
 s.s. *Inga*, Rasmussen, oplagt Kbhvn.  
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Gravesend 13.1.  
 s.s. *Inger* afg. Cardiff 13.1.  
 s.s. *Inger Toft* pass. Lissabon 14.1.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Baltimore 7.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Bayonne 11.1., pass. Cape Ortegat 13.1.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, ank. Immingham 13.1.  
 s.s. *Ivar* afg. New York 4.1. til Oslo.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 15.1.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Antwerpen 5.1.  
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Philadelphia 6.1.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, pass. Ushant 17.1. for Genoa udg.  
 s.s. *Jenny* afg. Raumo 12.1.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Emden 10.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Johanne* afg. Cardiff 11.1.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Antwerpen 11.1.  
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 16.1.  
 s.s. *Jonna* pass. Dungeness 15.1.  
 s.s. *Juliane* pass. Hammershus 12.1. vestg.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Hamburg 15.1. udg.  
 s.s. *Jutta* pass. Finisterre 16.1.  
 s.s. *Jytte* afg. Methil 11.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Jægersborg* afg. Gdynia 16.1.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Helsingør 10.1.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Santiago de Cuba 14.1.  
 s.s. *Karen* afg. Kbhvn. 11.1. til Göteborg.  
 s.s. *Karla* ank. Svendborg 13.1.  
 s.s. *Karen Toft* afg. Cardiff 11.1.  
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 14.1. til Kbhvn.  
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Hamburg 11.1. til Sortehavel.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Norrköping 9.1.  
 s.s. *Kentucky* ank. Pernambuco 15.1.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Nakskov 17.1. for Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten* ank. London 11.1.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Helsingør 5.1.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Uddevalla 13.1. til Methil.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuellas.  
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Hartlepool 7.1.  
 s.s. *Knut* afg. Ghent 11.1. til Rotterdam.  
 s.s. *Kongea* afg. Åbo 11.12. til Leningrad.

## L

s.s. *Laila* ank. New York 13.1.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Suez 17.1. for Aden udg.  
 s.s. *Lars Kruse* afg. Toulon 31.12. til Burntisland.  
 s.s. *Laura* ank. Santos 17.1.  
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Aden 7.1.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Bandar Shahpour 2.1.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Fowey 13.1. til Portland, Ore.  
 s.s. *Lilian* ank. Tonnay 15.1.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Leith 14.1.  
 s.s. *Lily* pass. Lissabon 8.1.  
 s.s. *Linda* ank. Antwerpen 16.1.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Oslo 14.1.  
 s.s. *Lotta* afg. Barry 16.1.  
 s.s. *Lotte* afg. Hampton Rds. 9.12. til Hamburg.  
 m.s. *Louisiana* afg. Santos 16.1. til Rio.  
 m.s. *Lundby* ank. Lisbon 13.1.

## M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 24.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Magnus* afg. Kbhvn. 17.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Maja* ank. Gravesend 6.1.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Panama Canal 10.1. for Los Angeles udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Mackenzie River 5.1.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. New York 12.1. til Savannah.  
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. San Juan 10.1.  
 s.s. *Margrete* ank. Koivisto 2.1.  
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 16.1.  
 s.s. *Marianne* pass. Skagen 10.1.  
 s.s. *Maria* ank. Aalborg 28.11.  
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Curacao 4.1.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Jaffa 5.1.  
 s.s. *Marie Toft* ank. Danzig 10.1.  
 s.s. *Marna* afg. Guayaquil 13.1.  
 m.s. *Marocco* afg. Leixoes Red 15.1. til Gdynia.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Bremen 6.1.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Gdynia 4.1. til Dakar.  
 s.s. *Marz* afg. Methil 9.1.

s.s. *Maryland* afg. Bahia 9.1. til St. Vincent.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Oran 3.1.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Kbhvn. 18.1.  
 s.s. *Mercur* i Svendborg.  
 s.s. *Mette* i Aalborg for Reparation.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Bangkok 28.11. til Hongkong.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 16.1.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* forv. ank. Leithfjorden 17.1.  
 s.s. *Najaden* ank. Raumo 15.1.  
 s.s. *Nancy* afg. Themsen 17.1.  
 s.s. *Nerma* afg. Königsberg 17.1.  
 s.s. *Nevada* ank. Rosario 10.1.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Yokohama 29.12.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Shanghai 3.1. til Japan.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Kbhvn. 17.1.  
 s.s. *Niobe* afg. Cardiff 14.1.  
 s.s. *Norco* ank. Newcastle-on-Tyne 1.1.  
 s.s. *Nordbo* ank. Santa Fe 26.12.  
 s.s. *Nordborg* afg. Havana 14.1.  
 s.s. *Nordby* afg. Danzig 5.1. til London.  
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 10.1. til New York.  
 m.s. *Nordfarer* afg. New York 30.12. til Rio de Janeiro.  
 m.s. *Nordhavet* pass. Ushant 12.1.  
 m.s. *Nordhval* ank. Portland, Oregon 29.12.  
 m.s. *Nordkap* afg. Buenos Aires 6.1. til Jacksonville.  
 s.s. *Nordlys* afg. Albany 6.1. til Queenstown.  
 m.s. *Norinandiet*, Haure-Petersen, afg. New York 29.12. til Cape Town.  
 m.s. *Nordpol* afg. Aden 2.1. til Karlshamn.  
 m.s. *Nordvest* afg. Baltimore 10.1. til Kobe.

## O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 17.1.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* afg. Algier 5.1. til Jaffa.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Hull 11.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Wallaroo 13.1.  
 m.s. *Oregon* afg. Aalborg 13.1. til River Plate.  
 s.s. *Orion* pass. Azores 1.1. p. R. t. Dominica.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Danzig 14.1.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. St. John's, N.F. 5.1.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Barry 14.1.

## P

m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Hongkong 15.1. for Takao udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Aarhus 15.1.  
 s.s. *Paula* ank. London ank. London 17.1.  
 s.s. *Pia* pass. Cuxhaven 13.1.  
 s.s. *P. Madsen* afg. Baltimore 10.1.  
 s.s. *P. N. Damm* afg. Sydney 27.12.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. New York 17.1. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 7.1.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Methil 13.1. til Kbhvn.

## R

m.s. *Ragnhild* afg. London 13.1. til Philadelphia via New York.  
 s.s. *Randa* ank. Swansea 14.1.  
 s.s. *Riga* afg. Hull 14.1.  
 s.s. *Rigmor* afg. Boston, Lines. 10.1. til Struer.  
 s.s. *Rikke* ank. Bayonne 27.12.  
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 16.1.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Frederikshavn 10.1. til Gdynia.  
 s.s. *Robert* afg. Cardiff 9.1.  
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Antwerpen 11.1.  
 s.s. *Rosenborg* pass. Ushant 17.1.

## S

s.s. *Saga* afg. Drammen forv. 17.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Kolsichang 12.1. til Pisco.  
 s.s. *Sansø*, Pedersen, afg. Port Arthur 29.12.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Kbhvn. 16.1. til Methil.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 14.1.  
 s.s. *Sejra*, Teilman-Thomsen, afg. Port Arthur 7.1.  
 m.s. *Selandia*, Væring, afg. Singapore 17.1. for Malacca hjg.  
 s.s. *Selma* afg. Haifa 11.1.  
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 11.1.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Midway Islands 10.1. for Shanghai udg.

## A/B NIELSEN &amp; THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

## HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Sicilien* afg. Haifa 15.1. til Rotterdam.  
 s.s. *Signe* afg. Genoa 10.1. til Leghorn.  
 s.s. *Sigrud* afg. Gravesend 13.1. til Goole.  
 s.s. *Sigrun* ank. Liverpool 14.1.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Lisbon 13.1.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.  
 s.s. *Skagen* ank. London 15.1.  
 s.s. *Skagerak* ank. Køge 8.1.  
 s.s. *Skandia* forv. ank. Avonmouth 23.1.  
 s.s. *Skjold* afg. Havre 17.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg* ank. London 12.1.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 18.1. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Freetown 14.1. til Port Harcourt.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Danzig 11.1. til Lorient.  
 s.s. *Sophie* afg. Bordeaux 9.1.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 17.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Triest, afg. Trieste 14.1. til Sfax.  
 s.s. *Stella* afg. St. Louis 11.1.  
 m.s. *Stensby* forv. ank. San Pedro 20.1.  
 s.s. *Stjerneborg* pass. Acapulco 13.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. King's Lynn 12.1.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Rouen 11.1. til Saffi.  
 s.s. *Svanholm* ank. Marseille 15.1.  
 s.s. *Svanhild* afg. Gdynia 11.1. til Gulfen.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Freetown 7.1.  
 s.s. *Søborg* pass. Skagen 15.1.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 17.1. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 31.12.  
 s.s. *Tanja* ank. Haifa 15.1.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Christobal C.Z. 13.1.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Boston 17.1.  
 s.s. *Tekla* pass. Dungeness 4.1. p. R. t. Gibraltar.  
 s.s. *Tennessee* afg. Newport News 13.1. til Orange.  
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 6.1.  
 s.s. *Tomske* afg. Kbhvn. 14.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Danzig 18.1.  
 s.s. *Tove* afg. Cork 6.1. til Cardiff.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Dover 16.1.  
 m.s. *Tureby* forv. ank. Rio de Janeiro.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Odense 17.1.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 17.1. nordover.  
 s.s. *Tuta* afg. Kbhvn. 13.1. til Antwerpen.  
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 13.1.  
 m.s. *Tureby* forv. ank. Rio de Janeiro 20.1.

## U

s.s. *Ulla* pass. Teneriff 9.1.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Sunderland 6.1.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Osaka 10.1.

## V

s.s. *Valborg* afg. Casablanca 10.1.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Stettin 13.1.  
 s.s. *Venus* afg. St. Louis 24.12.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Antwerpen 10.1.  
 s.s. *Viborg* pass. Finisterre 16.1.  
 s.s. *Viola* ank. Antwerpen 4.1.  
 s.s. *Virginia* ank. Kbhvn. 14.1.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Fremantle 15.1.  
 s.s. *With. Colding* ank. Gravesend 13.1.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 16.1. til Danzig.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 17.1. til N. Sundby, Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Casablanca 13.1.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET  
**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS

## Aalborg Værft A/S

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen

**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN** A/S  
er Stedet

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

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



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

IVER C. WEILBACH & CO.  
SØLVER & SVARRER  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGAD. 30 · COPENHAGEN

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Redar:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmelid"  
Amaliegade 38



Weiolin Skibsfarver

## AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

## VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:  
84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE  
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA — Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

MED **Brown**



**GYRO  
KOMPAS**

OG  
AUTOMATISK  
STYRING

OPNAAS

**NØJAGTIGHED**

**SIKKERHED**

**BESPARELSE**

AGENTER FOR DANMARK:  
**IVER C. WEILBACH & CO.**  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**JAN M. LYNGBY**

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**DAMP-DYNAMOER**

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*Iøvrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner  
Kulsyre-Ildslukningsanlæg  
Brøndørmeringsanlæg  
Oliefyringsanlæg  
Staalpropeller  
Oliefiltre  
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre  
Evaporatorer  
Armatør  
Pumper  
Ventilatorer  
etc.

**KAAS & SØRENSEN**  
INDEHAVER  
**G. E. OLSEN**

Skibsklarering  
Kommission

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

**HELSINGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank via å vis Posthuset

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

+ DANSKE HAVNE +

**ESBJERG**

Dybdier ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,6 m, i øst Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtulundor og flere Fyrlinior. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods-penge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bogsøring ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bogsørbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibe- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Læsning: Losning og Læsning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperenner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæd. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

**FAABORG**

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lods-tvang. 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 belø Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

**FREDERIKSHAVN**

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. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1905 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bogsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

**KØBENHAVN**

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellniekajen 0,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 6,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 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 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Læsning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lods-penge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybtgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Læsning. I Frihavnen besørger Losning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornløseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Dumclister & Wald) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornløseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

**HELSINGØR**

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. Bogsøring efter Aftale. Ballast-penge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

**NYBORG**

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruus 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bogsøring uformodt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan og Læsning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

**RUDKJØBING**

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bogsøring (se Lødsel). Bogsøring faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbryg 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losning og Læsningssomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedio. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 4

TORS DAG 26. JANUAR 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### KONFERENCEN I LONDON

Tidens Uro har ogsaa præget Konferencen i London. Meddelelserne derfra har ganske vist været yderst sparsomme, men saa meget synes dog at kunne fastslaaes, at det internationale Samarbejde om Raterne vil blive opretholdt. Spørgsmaalet staar aabent, om der skal indkaldes til en ny Forhandling om Rationalisering, men paa et Møde i Fredags i det af den internationale Skibsfartskonference nedsatte raadgivende Udvalg for Fragtskibsfarten, besluttede man enstemmigt fortsat at opretholde Systemet med at samarbejde paa Fragtmarkedet. Man udtrykte Ønsket om snarest paany at drøfte den internationale Regulering af Overskudstonnagen.

### MENS VI VENTER PAA —

Hvad vi egentlig venter paa mens Afgørelsen af Spørgsmaalet om Englands Subsidier staar paa, kan vel næsten ikke fastslaaes med en enkelt Bemærkning. Det vil først og fremmest være paa sin Plads at henviser til de Kommentarer, der bl. a. fra tysk Side — vi bragte i forrige Nummer de skandinaviske — har været fremsat mod de engelske Planer. Vi bringer disse tyske Udtalelser andet Steds i Bladet, og de er gode at faa Forstand af.

Man kommer ikke bort fra det Indtryk, at en stærk Nervøsitet gør sig gældende i engelske Skibsfartskredse. For blot korteligt at skitsere Gangen: Rationaliserings- og Oplægningsordningen i September 1938 gik til Urafstemning blandt de engelske Redere, efter i omtrent et Aar at have været til Behandling. Planen forkastedes; det vil sige, den fik Flertal men ikke de stipulerede 90 pCt. Mens Planen var under Drøftelse var det, at der langsomt oparbejdede sig en Modstand imod en international Ordning, som ogsaa kom Udlandets Redere til Gode. Den internationale Plan gik altsaa ud af Billedet, overlodes den ofte omtalte »Fact Finding Committee« og der nedsattes det Udvalg, hvor Lord Essendon har været »primus motor« og som nu har fremsat sit i forrige Nummer udførligt omtalte Forslag om 8½ Million Pund i Statsstøtte aarlig, i de første fem Aar.

Mens disse Forhandlinger stod paa var det, at Mr. Haldin fremkom med sin Plan, der vakte ikke ringe Opmærksomhed, og som fandt Tilslutning fra flere Sider inden for Skibsfarten. Mr. Philip Haldin, Chefen for Lamport & Holt Line, fremsatte sin Plan i »Times« i Begyndelsen af December. Den tilsigtede at skabe en Reserve af Handelsskibe til Brug for Regeringen i Krigstilfælde og skulde samtidig sørge for en fornuftig Fornyelse af Flaaden saaledes, at overtallig Tonnage ikke trykkede Fragtmarkederne. Alle Skibe paa over 18 Aar skulde købes af et Selskab, af hvis Kapital Tramprederne skulde levere 10 pCt., Regeringen de 90 pCt. De købte Skibe skulde indtil videre lægges op til Brug som Reserve i Krigstid; man vilde dermed tillige opnaa, at udenlandske Konkurrenter ikke købte de gamle engelske Skibe og brugte dem i Konkurrence mod Englands Skibsfart.

Samtidig skulde Staten fremme Nybygningen af Skibe ved at yde Skibsbygningsindustrien et Tilskud paa ikke over 25 pCt. af Prisen paa de nye Skibe. Naar der paa denne Maade var skabt tilstrækkeligt

med nye Skibe, skulde de gamle, der laa som Reserve, efterhaanden sælges til Ophugning.

Imidlertid er jo den Plan, som Rederne nu er endes om, og som helt staar i Subsidiernes Tegn, langt mere vidtgaaende end Mr. Haldins, som derfor maa betragtes som helt opgivet.

Hvad der nu vil ske i England synes temmelig givet, men hvordan Verden vil reagere deroverfor, og hvordan Udviklingen for Verdensskibsfarten vil blive efter dette er en anden og meget alvorlig Sag. For dansk, som for skandinavisk Skibsfart i det hele, tegner Fremtiden sig alt andet end lyst.

### ENGLANDS SUBSIDIEPLANER OG KONTINENTET

V i har i forrige Uge gjort opmærksom paa, hvor ikke blot alvorligt, men maaske ligefrem skæbnesvangert det vil være for dansk saavel som for norsk og svensk Skibsfart om det Øjeblik nu virkelig er inde, da engelsk Skibsfart vælger Subsidievejen i et Omfang som aldrig før. Det kan blive katastrofalt og er under alle Omstændigheder i allerhøjeste Grad beklageligt.

Det vil have sin Interesse at se, hvordan andre kontinentale Lande ser paa denne Udvikling og her ikke mindst Tyskland. Indenfor tysk Skibsfart har man med vaagen Interesse fulgt Begivenhederne i England i de sidste Maaneder og set, hvordan Tendensen mere og mere er gaaet i Retning af Statsstøtte. Nu da Forslagene er fremsat, hævdes det fra tysk Skibsfarts Side, at en meget alvorlig Situation for Verdensskibsfarten i sin Helhed vil opstaa, hvis den engelske Regering gaar ind for Redernes Krav. Det har vakt almindelig Forfærdelse, at saa vidtgaaende Krav fremsættes, og det understreges, at den britiske Skibsfart, der stadig ejer en af de mest konkurrencedygtige Handelsflaader er i en Stilling, der ikke berettiger til saa vidtrækkende Krav.

Rent bortset fra den direkte Indvirkning paa den internationale Konkurrence, der kan være alvorlig nok, er der en øjeblikkelig Fare for at de britiske Subsidier vil betyde et dødbringende Slag for den internationale Skibsfart som et frit Erhverv. Et af de tyske Blade »Kölnische Zeitung«, der beskæftiger sig med Spørgsmaalet bemærker, at hvis Forslagene vedtages af Regeringen, vil britisk Skibsfart være at betragte som et af Staten ejet og administreret Erhverv. Skibsredere, som kun vil konkurrere paa Betingelse af, at de faar Erstatning for deres økonomiske Tab af Regeringen, kan ikke hævde, at deres Forretning stadig drives som et privat Forretning. Hvis noget saadant sker i Verdens største Skibsfartsland vil Regeringerne i alle andre Lande, der er interesseret i Skibsfart, blive tvunget til at optage lignende Metoder. Forslagene vil rimeligvis forøge Spændingen indenfor Verdensskibsfarten paa en overordentlig kritisk Maade. Den Regering, der er villig til at antage et saadant Program, maa gøre sig klart, at det betyder en Udfordring til alle andre Skibsfartsnationer.

»Frachtdienst« gør opmærksom paa, at de Argumenter, der er fremført af britiske Redere til Støtte for deres Krav, er alt andet end overbevisende. Konkurrence-Vanskelighederne er blevet overdrevet, og det er blevet overset, at Gennemsnitsalderen af britisk



Tonnage paa ingen Maade er ringere end andre Landes Handelsflaader. Selv om Tiden maaske ikke er moden til Afskaffelse af det farlige Middel »Subsidierne«, burde der være fremført en mere konstruktiv Løsning af Problemet, i Stedet for at falde tilbage paa de gamle Forslag, der kun betyder at man lægger nye Byrder til de allerede for Haanden værende.

Med Hensyn til de tyske Rederes Holdning forudsiger »Hamburger Fremdenblatt«, at en radikal Forandring af britisk Skibsfartspolitik vil skabe fuldkommen nye Betingelser indenfor international Konkurrence, og det vil især gaa ud over tysk Skibsfart eftersom de vanskelige Valutaforhold i Forbindelse med de høje sociale Udgifter, allerede i høj Grad paavirker tysk Skibsfarts Konkurrenceevne i negativ Retning.

Hidtil har engelske og tyske Redere staaet fast om Princippet om fri Konkurrence, uden Subsidier. Hvis England nu skifter Anskuelse og den britiske Regering accepterer Forslagene, vil andre Lande uden Tvivl ogsaa blive nødsaget til at ændre deres Skibsfartspolitik.

Disse Kommentarer er typiske for den Overraskelse og Skuffelse som de engelske Forslag har foraarsaget i tyske Skibsfartskreise. Eftersom Trampfarten betyder forholdsvis lidt her, har man først og fremmest heftet sig ved den foreslaaede Liner Defence Fund: Saa vidt man kan se, er der kun en ringe Forskel paa Subsidier og et Fond af denne Art. Det understreges, at der ikke er nogen klar Adskillelse mellem fair og unfair Konkurrence, og at det vil blive overladt til Kommissionen der styrer Fondet at yde finansiel Støtte til ethvert engelsk Liner Selskab, som ønsker at forbedre sin Konkurrenceevne. Vigtigere endnu er imidlertid de Efterretninger som de foreslaaede Forandringer i engelsk Skibsfartspolitik vil have paa Verdensskibsfartens og ikke mindst paa tysk Skibsfartspolitik. Der er ingen Tvivl om, at Antagelse af Planen af den engelske Regering vil betyde Indledningen af et skarpt Subsidie-Kapløb. Tyske Redere har, indtil nu, været i Stand til at modstaa visse Indflydelser der ønsker, at der skal indføres saume Meloder med Statskontrol som dem, der udøves i andre Erhverv. Skulde Myndighederne blive tvunget til at træde til og støtte tysk Skibsfart som Svar paa de engelske Forholdsregler, er der alvorlig Fare for, at det vil betyde en strengere Statskontrol overfor tysk Skibsfart. Som man vil se, Spillet er gaaende i det Øjeblik England giver Bolden op. Begyndelsen vil være gjort til en skæbnesvanger Udvikling.

### BESEJLINGEN AF DANSKE HAVNE

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, har Statistisk Bureau udregnet Skibsfarten paa danske Havne i Juli Kvartal 1938 i Tal:

25.900 Anløb bragte ialt 4,861.000 Nettoregistertons i dansk Havn. Der udlossedes 3,613,000 Tons Gods og indladedes 1,221,000 Tons. Den samlede Fart er formindsket med 3 pCt. i Sammenligning med 1937, maalt med Godsomsætningen, men der er en lille Stigning, maalt med Registertonnagen. Aarsagen til Forskellen er, at Nedgang i Kulindførslen influerede stærkere paa Gods- end paa Tonnagemængde. Nedgangen skyldtes Omsætningen med Udlandet, mens den indenrigske Fart var uforandret. Foderstoffer og Gødningsstoffer viste stærk Stigning, mens Korn, Kul og Koks viste Nedgang. I Farten til Udlandet viste alle Varegrupper, med Undtagelse af Teglværksprodukter og levende Dyr, Nedgang, mens Godsmængdens Fordeling i den indenrigske Fart var uforandret.

Til København indløb i Juli Kvartal 5800 Skibe med en Registertonnage paa 2,036,000 N. R. T., som udlos-

sede 1,343,000 Tons Gods og indladede 374,000 Tons. Deraf var Rutefarten 2,569 Skibe paa 1,238,407 Tons, der udlossede 238,117 Tons og indladede 196,798 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb 20,100 Skibe paa 2,825,000 Tons, som udlossede 2,270,000 Tons og indladede 847.000.

Klarerede Anløb i Ikke-Fragtfart var 1,856 Skibe paa ialt 862,000 N. R. T.

Provinshavnene besejledes, regnet efter N. R. T., saaledes, at Aalborg ligger øverst, fulgt af Aarhus, Esbjerg og Odense. Regnet efter udlosset Godsmængde bliver Rækkefølgen: Aarhus, Aalborg, Esbjerg, Odense, og efter indtagen Ladning: Aalborg, Esbjerg, Aarhus, Nykøbing M., Æbeltoft, Hobro-Mariager, Odense og Graasten.

### SITUATIONEN GØRES ENDNU MERE BROGET

Der forestaar utvivlsomt store Begivenheder. Februar er fra mange Sider blevet nævnt som Maaned, hvori de store Sensationer skulde finde Sted. Som om vi ikke forlængst alle var møet af Sensationer! Det, der tiltrængtes, var Ro og Samarbejde, men det har aabenbart lange Udsigter. Francos Fremrykning i Catalonien og den formodede Sejr, han indenfor en overskuelig Fremtid vil vinde, har vakt Røre overalt, ikke mindst i Frankrig og England, fordi en saadan Sejr nu engang er ensbetydende med en Ændring af fundamental Karakter i Middelhavet. Men til at ophjælpe en international Forstaaelse skal det jo ikke bidrage, navnlig i Betragtning af at man ved, hvordan Forholdet Frankrig—Italien har udviklet sig.

Dr. Schachts Afskedigelse som Rigsbankdirektør er et andet af disse umiskendelige Tegn paa, at store Begivenheder forestaar. Man har efterhaanden lært, hvordan Indledningen til de vældige Skred arter sig. Hvad det er Begyndelsen til, kan man jo endnu diskutere, men at det betyder afgørende Forandringer, og at disse Forandringer ikke slaar i det internationale venskabelige økonomiske Samarbejdes Tegn maa betragtes som givet. Tidens Ansigt er haardt, og det bliver haardere og haardere.

### FRAGTRATETALET FOR DECEMBER 1938

Aaret 1935 gnstl. .... 100.

Decbr. 1937	..... 140	Juni 1938	..... 123
Jan. 1938	..... 137	Juli —	..... 123
Febr. —	..... 130	August —	..... 125
Marts —	..... 126	Septbr. —	..... 128
April —	..... 125	Oktbr. —	..... 128
Maj —	..... 123	Novbr. —	..... 127
		Decbr. —	..... 127

Fragtratetallet er for December Maaned beregnet til 127, samme Tal som i den foregaaende Maaned.

### STATSMINISTEREN OG UDBYTTNERNE

I sin Beretning til den socialdemokratiske Kongres for nylig talte Statsminister Stauning om, at en Række Aktieselskaber i de senere Aar har ført »en særdeles anstødelig Udbyttepolitik«, men da han ikke nærmere præciserede hvilke, kan det maaske være paa sin Plads at gøre opmærksom paa, at Skibsfartens Selskaber er det i alt Fald ikke.

De danske Rederiforetagender har kun i 1937 kunnet give et rimeligere Udbytte, i en lang Aarrække var de Udbytter, der deklareredes, saa beskedne, at de ofte tangerede Nulpunktet.

Man maa ikke — og det kan Statsministeren heller ikke gøre — tage et enkelt gunstigt Aar og saa tale om store end sige anstødelige Udbytter; det man maa gøre er at tage Gennemsnittet for en Aarrække. Bliver Beregningen foretaget paa den Maade, viser det

sig, at Aktionærerne, der har sat deres Penge i danske Dampskibsselskaber, faar et gennemsnitligt Udbytte paa 3—4 pCt. Det kan dog næppe kaldes anstødeligt — hvis det ikke skulde være i den modsatte Retning, idet mange Mennesker vil anse det for et meningsløst ringe Udbytte af deres Penge. Som sagt, Statsminister Stauning har talt generelt, men for alle Tilfældes Skyld gør vi dog opmærksom paa, at der ikke kan være Tale om Dampskibsselskaberne og deres Udbytter.

### EN BERIGTIGELSE

I »Maskinmesteren« Nr. 2 læser vi følgende, som vi dog synes at maatte imødegaa, selvom vi ikke tror, at »Politiken« saa lidt som noget andet Blad har ladet sig »paavirke« af denne ejendommelige Berigtigelse.

Det hedder:

*En Berigtigelse.*

Maskinmester *H. Schultz Andersen* har sendt »Politiken« nedenstaaende Berigtigelse, som Bladet har lovet at have i Erindring, naar Loven om Arbejdstid og Bemanding til sin Tid forelægges:

»Foranlediget ved Rederiforeningens Redegørelse til Dagspressen angaaende 8 Timers Arbejdsdagens Indførelse til Søs og i Særdeleshed om Timecharter Fartens Overtids Betydning som Hindring for Skibsfarten kan oplyses:

Den Overtid, der rettelig bør tilfalde Skibenes Maskinbesætninger i Medfør af forøget Arbejde under Timecharter Fart, vil ikke kunne paaberaabes at ville paaføre Skibsfarten yderligere Byrder, da nævnte Overtidsbetaling i stort Omfang gennem Aarene er bleven og stadig bliver udbetalt til Rederierne, som saa gennem malplaceret Samsundssind har tilbageholdt Beløbene, der rettelig burde tilfalde den, der udfører Ydelsen, for hvilken Honoraret ydes.

Saaledes kan anføres, at Maskinmestrene i Henhold til Loven har Pligt til at have Vagt om Bord vederlagsfrit. Men da det Beløb, som den Vagthavende endnu ikke i Følge Loven har Krav paa, er stipuleret i Charter-Overenskomsterne, kan det ikke med Rimelighed siges, at der lægges nye Byrder paa Erhvervet ved at den tvungne Vagt forlanges honoreret.«

For det første er de Oplysninger der gives enten direkte misvisende eller ogsaa er de positivt fordrejede. Naar det i »Maskinmesteren« skrives, at Overtidsbetalingen i Timecharterfart ikke vil kunne paaberaabes at paaføre Skibsfarten yderligere Byrder med den Begrundelse, at nævnte Overtidsbetaling i stort Omfang er blevet og stadig bliver udbetalt til Rederierne, som saa gennem malplaceret Samsundssind har tilbageholdt Beløbet, da maa man fra Skibsfartens Side bestemt protestere herimod, idet de Rederier, hvis Skibe er i Timecharter Fart som Regel ikke modtager saa stort et Beløb i Overtidsbetaling, som de i Henhold til Overenskomst skal udbetale til Besætningen, og i alle Tilfælde er den Overtidsbetaling, der ydes Besætningen, langt større end det Beløb, det paagældende Rederi modtager fra Time-Chartereren.

Endelig skal bemærkes, at Time-Chartereren aldrig yder Overtidsbetaling for almindelig Vagt om Bord, og hvor denne skal ydes, bliver det saaledes Rederiet, der maa betale.

Der kan saaledes ikke blive Tale om at Rederiet tilbageholder Beløb modtaget fra Time-Chartereren for Overtidsarbejde eller Vagt, og et saadant Postulat maa betegnes som ganske uanstændigt.

### TURISTER I NOVEMBER

Danmark havde i November Besøg af 7,491 udenlandske Turister, deriblandt 3,291 Svenskere, 1,740 Tyskere, 913 Nordmænd og 517 Englændere, hvis Ophold i Danmark varede henholdsvis 9933 Dage, 16,446 Dage, 4,488 Dage og 3,747 Dage. Tykerne bliver her altsaa længst, næsten 10 Dage i Gennemsnit. Det synes efter den i November udsendte Statistik at domme hovedsagelig at dreje sig om private Besøg over Grænsen i Sønderjylland, idet Tykernes Ophold fordeler sig med 4863 Dage paa Ho-

tel og 2083 Dage hos private i København, men 1,225 Dage paa Hotel og 8,275 Dage hos private i Provinsen. Til Sammenligning kan nævnes, at det samlede Turistbesøg fordeler sig med 30,000 Opholdsdage i København og 13,000 i Provinsen. Antallet af Turister i November var 2,600 mindre end i Oktober, Antallet af Opholdsdage 12,000 mindre. Det er navnlig Fremmedbesøget i Provinsen, der har svigtet. I Sommermaanederne var Forholdet mere ligeligt, ja i August var der endda væsentlig flere Turister i Provinsen end i Hovedstaden.

### DE BLINDE PASSAGERER

Efterhaanden som Forholdene i en Række Lande bliver mere og mere urolige, og Flygtningstrømmen forøges, faar Skibsfarten ogsaa paa dette Omraade et Problem at slaas med, som længe har været besværligt at løse, og som let kan blive endnu vanskeliger.

Politiske Forhold, raemæssige Modsætninger etc. medfører allsammen en Tendens hos et stadig større Antal Mennesker til at søge Indpas i andre Lande. Og med de strenge Immigrationslove, som nu er indført saa godt som overalt i Verden, vil en hel Del af disse Folk komme til at gøre Brug af ulovlige Midler med det Resultat, at de dukker op, snart her snart der, som Blindpassagerer i Handelsflaaden.

I et Cirkulære gør »Skuld« Rede for Problemerne, der efterhaanden har meldt sig i Forbindelse med politiske Flygtninge. En hel Del Mennesker vil komme til forgæves at søge Bopæl og Arbejde i Land efter Land. Og hvor megen Medfølelse man end har med disse Folk, vil de nødvendigvis komme til at blive baade en stor og kostbar Plage for Skibene, hvis man ikke er paa Vagt.

I Betragtning af det ofte tunge Ansvar og Ubehageligheder af anden Art, som følger med saadan Medbringelse af »Stowaways«, er det derfor mere end nogensinde nødvendigt for Skibene at træffe effektive Forholdsregler for at gardere sig mod at faa blinde Passagerer om Bord. For at vise, hvad en saadan Blindpassager kan afstedkomme af Udgifter og Vanskeligheder, refereres en Sag, som Foreningen har afsluttet for nogen Tid siden.

En Blindpassager, som var kommet om Bord i en peruviansk Havn, blev landsat i Panama for at returneres. Manden havde tilsyneladende sine Papirer i Orden, og man regnede med ikke at faa Vanskeligheder med ham udover, hvad Returneringen maatte koste. Imidlertid blev Manden, kort efter at han blev sat i Land, sindssyg og efterhaanden saa voldsomt, at han maatte indespærres som farlig for Omgivelserne. En nærmere Undersøgelse bragte for Dagen, at han desuden var i Besiddelse af falsk Pas. Det tog henimod to Aar, for man omsider fik konstateret, at Manden var polsk Jøde og hørte hjemme i Warszawa. I næste Omgang gjaldt det om at bevæge de polske Myndigheder til at tage imod Manden. Dette viste sig alt andet end let, men ved den norske Gesandts Hjælp lykkedes det til Slut. Hjemrejsen — som blev arrangeret af Myndighederne i Panama — blev særlig kostbar, da Manden da maatte hjemsendes via New York under Ledsagelse af to ovede, haandfaste Sygepassere, og derfra med en polsk Baad, hvor der var Skibslæge om Bord. Hertil kom saa selve Opholdet paa Immigrantstationen og Asylet i Panama i over to Aar, som Rederen ogsaa maatte betale.

Hvis man ikke havde kunnet faa Blindpassagerens Identitet oplyst, vilde han som antagelig uhelbredelig og farlig sindssyg være blevet holdt indespærret i Asyl for Livet — for Rederiets Regning! Eksemplet viser, hvilke uforudsete Konsekvenser det kan føre med sig at faa en Blindpassager om Bord, et stadig voksende Problem for Skibsfarten.

### VICEADMIRAL KONOW DØD

Viceadmiral *Henri Konow* er 77 Aar gammel afgaaet ved Døden.

Viceadmiralen var født i København, hvor hans Fader var Konsul og Skibsreder. I 1879 begyndte han som Kadet sin sømilitære Løbebane og naaede at avancere til Viceadmiral og Flaadeinspektør, inden han i 1927 faldt for Aldersgrænsen. Fra alle Sider nød han Anerkendelse som en fremragende Personlighed. I de unge Aar gjorde han en Periode Tjeneste i den franske Marine paa Togt i østasiatiske Farvande, og han var Guvernør for Norges nuværende Konge, ligesom han en Tid var Forer af »Georg Stage«.



# MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

## Beskyttelse af Lasten efter Losning

Foreningen *Skuld* refererer en Sag, som nylig er afsluttet efter Procedure ved Oslo Soret. Den drejede sig om Skade paa et Parti galvaniserede Plader, forårsaget af Regn efter Oplosningen fra Skibet og medens det henlaa paa Kajen og ventede paa Afhentning.

I Overensstemmelse med Solovens Paragraf 156 skal Skibsføreren, naar Godset ikke udleveres over Rælingen direkte til vedkommende Modtager, oplægge dette i sikker Forvaring. Hvad disse Plader angaar, gælder det, at Pladerne var lagt paa forsvarligt Underlag paa nabens Kaj og tildækket med dobbelte Presenninger. Jernet henlaa paa denne Maade fra 16. Juni om Eftermiddagen til 18. Juni om Formiddagen, da det ved Afhentning viste sig, at Pladerne ikke desto mindre var vaade samtidig med, at Galvaniseringen var anløbet. Det var paa det rene, at det Natten mellem 16. og 17. regnede ganske stærkt. Modtagerne rekvirerede i den Anledning Soretsskon, og Skaden blev takseret til 35 Procent.

Herfor blev Skibet gjort ansvarlig, men Skaden kunde ikke indrømmes at skyldes noget Forhold, hvorfor Skibet var at behøjde, og ethvert Ansvar blev derfor afvist. Dette førte til, at Sagen blev henvist til Domstolene for Afgørelse.

Relten kom dog, efter at have hørt begge Parter Vidner, til det Resultat, at Pladerne ikke havde været forsvarlig tildækket, idet Presenningerne maatte antages at have været i hvert Fald delvis hullede, paa Trods af, at Skibets Vidner mente sig i Stand til at udtale, at der intet som helst var at sige paa disse. At Rederiet under disse Omstændigheder blev dømt, til at betale Skaden, var ikke til at undgaa.

Foreningen minder derfor om Nødvendigheden af, at Last, som ikke udleveres direkte over Rælingen til vedkommende Modtager, maa oplægges og lagres paa fuldt forsvarlig og betryggende Maade. Det betyder i Tilfælde, hvor Last oplægges paa Kajen som her, at man maa benytte helt igennem gode og ikke gamle, slidte og/eller hullede Presenninger. Og selvsagt maa man ogsaa paase, at Tildækningen af Lasten ikke bringes i Ulave under Hentningen af denne, saa at Skade tilføjes Last, som endnu ikke er afhentet.

## Estniske Tarifer (fortsat)

### § 2.

When a ship is loading or discharging in a place situated on the Estonian coast or any island where there is no local agent, the agent is entitled to receive from the shipowner, besides the charges specified in the paragraph the following agency fees:—

vessels up to 600 net reg. tons ..... Kr. 40.00  
 " over 600 " " " ..... " 60.00

### § 3.

For services rendered at the chartering, average and arrival of ships the following remunerations shall be paid:—

- 1) brokerage from 1<sup>2</sup>/<sub>3</sub> to 5 per cent. according to the number of brokers attending to the chartering;
- 2) inspection of hatches together with issue of attestation by an expert of the Chamber of Commerce and Industry:—  
 per hatch ..... Kr. 5.00  
 minimum charge ..... " 15.00
- 3) protest, including stamp duty ..... " 5.00

### § 4.

The following fees are payable for mooring or unmooring (by persons recognised by the Chamber of Commerce and Industry):—

vessels up to	gross reg. tons	Kr.
500		2.50
from 500—1000	" " "	3.00
" " 1001—2500	" " "	3.50
" " 2501—3000	" " "	4.00
" over 3000	" " "	4.50

Passenger liners up to 1000 gross reg. tons " 1.50

For above services rendered at shifting of vessels 50 per cent. less. (fortsættes)

## Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i December 1938

I December ankom til Rotterdam 869 Skibe (December 1937: 851 Skibe) med Ladninger og afgik 748 Skibe (December 1937: 788 Skibe) med udgaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	December 1938	December 1937
Erts .....	145	165
Korn .....	59	59
Trælast .....	49	43
Jordolie .....	38	38
Kul .....	26	23
Andre Ladninger .....	117	72

Ialt ankom med mindre Liniebaade 308 (342) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i December 1937) og med større Liniebaade 127 (109). Yderligere ankom 343 (400) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 314 (319) mindre Liniebaade, 92 (93) større Liniebaade og 342 (376) Trampbaade, hvoraf 182 (232) Skibe med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 41 (41) Skibe Nieuwe Waterweg.

For Reparation ankom 30 (24) Skibe til Rotterdam og 41 (36) Skibe til Schiedam.

I hele Aaret 1938 ankom til Rotterdam 10.224 (9.208) Skibe med Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i hele Aaret 1937) og afgik 9.030 (9.013) Skibe med udgaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Aaret 1938	Aaret 1937
Erts .....	2.036	1.657
Korn .....	837	701
Trælast .....	546	420
Jordolie .....	459	398
Kul .....	305	430
Andre Ladninger .....	932	815

Ialt ankom med mindre Liniebaade 3.597 (3.327) Ladninger og med større Liniebaade 1.512 (1.460). Yderligere ankom 5.115 (4.421) Trampskibe med Ladninger.

Ialt afgik 3.559 (3.293) mindre Liniebaade, 1.164 (1.069) større Liniebaade og 4.307 (4.651) Trampbaade, hvoraf 2.339 (2.920) med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 499 (465) Skibe Nieuwe Waterweg.

For Reparation ankom 340 (330) Skibe til Rotterdam og 455 (545) Skibe til Schiedam.

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Oplægningstallet

I Følge Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningstatisistik var der den 17. Januar oplagt 28 Skibe, tilhørende Foreningens Medlemmer, mod 26 den 2. Januar.

Tonnagetallene var den 17. Januar 33,467 Brutto- og 45,756 Dødvægtstons; den 2. Januar var de 31,239 Brutto- og 42,151 dw.

I Gaar, 24. Januar, var Tallene: 24 Skibe med 28,708 Brutto og 40,038 Dødvægtstons.

## Tide Tables and General Information

Firmaet Chr. Salvesen & Co. i Leith har udsendt sine velkendte »Tide Tables and General Information« for 1939 i det sædvanlige haandterlige Udstyr og fuldt af en Række udmærkede Oplysninger, som man overallt i Skibsfartskreise paaskønner.

## Maskinisteksaminer

Ved de i December 1938/Januar 1939 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til Motorpasserprøvene mødte 12 Eksaminander, som alle bestod. Til Maskinpasserprøven mødte 5 Eksaminander, som alle bestod. Til Den almindelige Maskinisteksamen mødte 78 Eksaminander, hvoraf 64 bestod. Til Den udvidede Maskinisteksamen: Hjælpefag mødte 57 Eksami-

ander, hvoraf 54 bestod, Maskinfag mødte 60 Eksaminander, hvoraf 59 bestod, Elektrotekniske Fag mødte 61 Eksaminander, hvoraf 59 bestod. Til Elektroinstallatør-Prøven for Maskinister mødte 48 Eksaminander, hvoraf 37 bestod.

## Baaden gik til Bunds

Ved Søby Havn skete forleden en dramatisk Episode, idet en Fiskerbaad, der var for Indgaende, i Taagen stødte paa en Sten, der bevirkede, at Baaden fik en svær Lækage. Ejeren af Baaden, Fisker Peter Rasmussen Petersen, var sammen med en Medhjælper om Bord, da Uheldet skete et Stykke Vest for Havneindsejlingen.

Andre Fiskere, der opholdt sig ved deres Baade i Havnen, hørte Raabet om Hjælp, og Fisker Peter Hansen fra Ærøskøbing, der netop var i Færd med at »røre« sin Motor, satte straks Kurs mod Stedet, hvorfra Raabet lød, og fandt den havarerede Fiskerbaad i synkesærdig Tilstand. Han fik de to Mænd bjerget om Bord og Havaristen paa Slæb.

Det viste sig, at Lækagen var saa voldsom, at Baaden sank i samme Øjeblik, man naaede Havnens Bolværk.

## Skibet vilde ikke løbe af Stabelen

Da den nye Postbaad »Queen Emma«, som er bestemt til Harwich—Flushing-Ruten, skulde løbe af Stabelen, ind-

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

De storpolitiske Uvejrsskyer, der er ved at trække sammen i Forbindelse med Udviklingen i Spanien, har i den forløbne Uge ikke været uden Indvirkning paa Fragtmarkedet. Befragterne har været nervøse og har været ret tilbageholdne hvad nye Forretninger angaar. Af denne Grund har Markederne ligget noget svagere, og i de fleste Trades har der fundet en Nedgang Sted i Raterne.

River Plate Markedet har været roligere, og selv om den engelske Regering en enkelt Dag købte 4 Laster, var dette helt uden nogen Indvirkning paa Markedet, hvilket er forstaaeligt, naar Hensyn tages til, at der ligger ca. 65 ubeskæftigede Baade paa Floden. De ovenfor nævnte 4 Baade, som blev sluttet til den engelske Regering, opnaaede Minimalraten. Iøvrigt er der sluttet en græsk Baad for Januar Lastning, der ligeledes fik Minimalraten, men denne Baad maatte «cutte» Størrelsen for at give den af Befragterne forlangte Kubik 65 cbft. Til Destinationer uden for Minimalraterangen noteres bl. a. n. a. San Lorenzo/Japan eller Shanghai 20/-.

De øvrige Kornmarkeder har vist begrænset Aktivitet. Der er sluttet enkelte Baade for Korn fra northern range og Golfen til U.K.Cont. til Scheduleraten. Fra Pacifickysten er sluttet Korn for Vancouver Lastning til U.K. til 23/6d., og fra Portland til Shanghai til \$3.85 pr. short ton. Disse Forretninger kan gentages.

Fra Australien er sluttet enkelte Baade til Nordkina til Scheduleraten, hvorimod Efterspørgslen til U.K. Cont. har været neglignibel. Til sidstnævnte Destinationer synes der dog at være Mulighed for Udvidelse af Tonnagebehovet.

Majs fra Sydafrika har været noget livligere, og adskillige Baade sluttedes til 17/6d. Basis Durban/U.K.

Fra Sortehavet har Russerne taget en enkelt Baad for Korn til Irland til 12/6d., og der er ligeledes sluttet en enkelt Baad fra Solina til Antwerpen/Rotterdam til 13/9d.

Paa de andre oversøiske Markeder har Aktiviteten været uforandret. Der er sluttet enkelte Scraplaster fra Northern range til Japan til omkring 18/9d., hvilket er en lille Fremgang, hvorimod Raterne fra Golfen, hvorfra der ligeledes er sluttet enkelte Baade, kun ligger omkring 19/3d. à 19/6d., hvilket er en Tilbagegang, idet Golfaterne nominelt ligger 1/- over Raterne fra Northern range. Det amerikanske Marked udviser iøvrigt kun begrænset Aktivitet. Der noteres enkelte Scrapjernslaster til Nordspanien og Vestitalien til Rater, der ligger henholdsvis omkring \$4.50 og \$5.—.

Sukker fra Cuba/San Domingo til U.K. Cont. er roligere. Redernes Ideer ligger omkring 16/6d., men i Øjeblikket vil Befragterne næppe betale over 16/-.

Fra Pacifickysten har der været en Smule mere Efterspørgsel efter Tonnage, og adskillige Baade er sluttet paa f.i.o. Basis fra British Columbia til U.K. til 23/6d., ligesom vi allerede har nævnt, at adskillige Baade er sluttet for Korn til forskellige Destinationer.

Iøvrigt søges der Tonnage for lumber fra Puget Sound/Columbia river til Nordkina, for hvilken Forretning der bydes £6,500.— for 430,000 cbft.bale Baad. Der er ligeledes Forretning til Australien, og adskillige Baade er sluttede til Rater, der ligger omkring £6,000.— Basis 400,000 cbft.bale. Endvidere søges der Tonnage for lumber fra Pacifickysten til Sydafrika, for hvilket der noteres omkring £95,00.— for ca. 400,000 cbft.bale Baad.

Østens Markeder er desværre roligere, og den Tendens til Nedgang i Raterne, vi omtalte i vor sidste Beretning, synes at træde endnu stærkere frem. Soyabønner vil i Dag næppe betale over 25/6d. for Februar/Marts Tonnage, og Februar Tonnage fra Saigon er næppe mere end 27/- værd. For Marts er Efterspørgslen efter Saigon Ris noget bedre, og selv om Befragterne ikke indikerer mere end 27/-, synes der knapt at være saa mange Marts Baade, og paalidelige London Mæglere mener, at denne Position vil være ca. 28/- værd.

Fra Philippinerne noteres stadig Sukker for Februar Afskibning til U.S. Atlantic eller Golfen til \$6.50, ligesom der stadig er noget Copra i Markedet til Continentet incl. Danmark, for hvilket der nu noteres omkring 42/- per ton.

Fra Java noteres Sukker til Tyrkiet til 25/-, og fra Bulgarien til 26/-. En engelsk Damper paa 7,500 tons er sluttet for Februar til Casa Blanca/Marseilles/U.K. til 25/9d.

Fra Birma noteres Ris til Holland til 25/-, til hvilken Rate der iøvrigt er sluttet en Baad i den forløbne Uge. En handy Baad kan placeres for Marts Lastning til Sverige til 27/-.

De europæiske Markeder er desværre stadig elendige.

Trelastmarkederne viser ingen Tegn til vaagnende Liv, og med det milde Vejr, vi nu har faaet, ligger Kulmarkedet fra England til Østersøen ogsaa daarligt. De øvrige udgaaende Kulmarkeder er uforandrede, Wales/Buenos Aires kan stadig faa Tonnage til 9/- og det samme gælder Wales/Port Said til 6/-. Middelhavet/hjem er uden større Forandring. Sfax/Nordfrankrig er sluttet til 9/9 for Fosfat, og Alexandria/Hull har faaet en stor Damper til den lave Rate af 10/9.

Paa Timecharter-markedet har der været ret god blandet Efterspørgsel. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes 8,000 Tonner, Levering og Tilbagelevering U.K. 1 Vestkyst Sydamerika Rundtur til 4/-, 7,500 tons Diesel \$70.—, Levering U.S.N.H. trip across, Tilbagelevering U.K. Cont., 5,500 tons motor, Levering Sydafrika, 3/4 Maaneder, Tilbagelevering U.S.N.H. \$1.50.

Vestindia Traden viser intet Tegn til Forbedring. Det synes som om den nye Lov om Told paa Sukker fra Cuba helt har stoppet for al Forretning, og der bliver næppe noget at gøre, før Forholdene med Hensyn til Toldsatsen paa cubansk Sukker er mere afklarede. Raterne ligger nominelt omkring \$1.— for 3,000 Tonner for Rundtur.

traf der et højt usædvanligt Uheld. Da Dronning Wilhelmina trykkede paa en elektrisk Knap, satte Skibet sig i Bevægelse, men stansede igen efter at være gledet nogle faa Yards. Til Trods for febrilske Anstrengelser med hydraulisk Tryk var det umuligt at faa Skibet videre.

Først Kl. 17, efter at Dronning Wilhelmina havde forladt Skibsværftet, gled Postbaaden i Vandet.

## S. O. S. fra »Svend Pii«

Dampskibsselskabet »Vendila«s Damper »Svend Pii« udsendte Natten til Tirsdag S. O. S.-Signaler og opgav sin Position til omtrent paa Hojde med Quessant. Der var flere Skibe i Nærheden, deriblandt Det østasiatiske Kompagnis Motorskib »Erria« og de ilde alle til Assistance.

Rederiet Svendsen & Christensen modtog via »Erria« Meddelelse om, at denne Baad var naaet frem til Havariet, men der var allerede kommet Bjergningsdamper til Stede, og efter at have konstateret, at dens Assistance var unødvendig, fortsatte »Erria« Rejsen. Bjergningsdamperen tog »Svend Pii« paa Slæb og satte Kursen mod Kysten.

»Svend Pii« er paa Rejse fra Vestafrika til Liverpool med en Ladning Jordnødder. Damperen er paa ca. 3000 Tons, bygget 1923 ved Aalborg Værft. Den føres af Kaptajn Carl Nielsen og har 22 Mands Besætning. Damperen har antagelig faaet Maskinskade, men efter at Bjergningsdamperen er kommet til Hjælp er der ingen Fare for Folkene ombord.

### Ild i det tidligere »Selandia«

I Tirsdags Morges opstod der Brand om Bord paa Motorskibet »Norseman«, tidligere »Selandia«, som ligger i Oslo Havn med en Kornlast til Statens Kornmonopol. Branden opstod i noget Spildeolie i Maskinrummet. Man troede efter nogle Timers Forløb, at det var lykkedes at slukke Branden, og de fleste af Brandmændene blev sendt hjem, men senere blussede Ilden imidlertid op igen.

Direktør Johannessen i Statens Kornforretning oplyser, at efter de sidste Rapporter regner man med, at de 600 Tons, som ligger i Agterrummet paa »Norseman«, er tolt ødelagt, og de ca. 400 Tons, som ligger i næste Dæk, har lægt mere eller mindre Skade. Hvis dette passer, andrager Skaden paa Kornet en. 100,000 Kr.

Ombord var der 7000 Tons russisk Rug, hvoraf 1000 Tons var lossat.

### Skibssalg

Kaptajn J. Chr. Jensen, Ejer af m.s. »Riborg« af Svendborg, har solgt Skibet til Kaptajn J. Jensen af Kolding, tidligere Ejer af m.s. »Stella« af Kolding.

Overtagelsen sker straks. Skibets Navn »Riborg« og dets Hjemsted: Svendborg bliver uforandret, ligesom Mæglerfirmaet E. W. de Hude & Søn, gennem hvem Handelen er blevet ordnet, fortsætter som korresponderende Reder og Mægler.

Kaptajn Jensen og Familie flytter i Anledning af Ejer skiftet til Svendborg.

### Forulykket under Mørkelægningsøvelse

Vognmand Otto Frandsen, Vesterbrogade, Vejle, har modtaget Meddelelse om, at hans 16-aarige Søn Christian er kommen uheldig af Dage i Rotterdam. Under en Mørkelægningsøvelse snublede den unge Mand, der var Messedreng paa Rederiet J. Lauritzens Damper »Nancy«, og faldt ned mellem Kajen og Skibet. Da han blev bjerget i Land, var han død.

### Brand i Lasten

Ø. K.s Motorskib »Asia« ankom Tirsdag Aften i stærk Storm til Dunkerques Red, hvor det ankrede op, og dets Fører, Kaptajn Andersen, sendte Anmodning til Havnevæsenet om at faa ført Slukningsmateriel ud til Skibet, da der var konstateret Ild i et af Lastrummene.

Ilden kom hurtigt under Kontrol, og Branden anses ikke for særlig alvorlig.

### Islands Dampskibsselskabs Jubilæum

Islands Dampskibsselskab — Eimskipafelag Islands — har fejret 25 Aarsdagen for Selskabets Stiftelse.

Selskabet begyndte med et Skib, »Gulfoss«, der gik i Fart i Foraaret 1915, og siden er Flaaden stadig udvidet, saa den nu bestaar af seks Skibe. Som nylig omtalt har Selskabet besluttet at anskaffe et nyt moderne Skib, større og hurtigere end de hidtil benyttede. Selskabets første Direktør var den danske Kaptajn Emil Nielsen, der for fem Aar siden afløstes af Direktør G. Willhjalmsen af Reykjavik, og Kaptajn Nielsen er nu som Selskabets Skibsinspektør bosiddende i København. Det danske Kontor ledes af Direktør Jon Gulbrandsson, der under Verdenskrigen var Leder af Kontoret i New York og senere har forestaaet Oprettelsen af Kontorer rundt om i de forskellige europæiske Havne, der besejles af Selskabets Skibe.

### »Jaguar«s Forlis

Skibsreder Jahre, Sandefjord, har modtaget Telegram fra Kaptajnen paa Motorskibet »Jaguar« om Skibets Forlis.

Efter hvad der oplyses, brækkede »Jaguar« midt over, mens det laa over to Bølgetoppe. Agterskibet var, da Meldingen blev afgivet, fremdeles flydende.

Hele Mandskabet er i god Behold ombord paa Motorskibet »Duala«, som har sat Kursen mod London.

### Dansk Sejlskibsrederforenings Generalforsamling

Paa »Dansk Sejlskibsrederforening for mindre Skibe«s Generalforsamling i Odense vedtoges det at bibeholde Fragtraterne fra forrige Aar med nogle smaa Ændringer. Kontingenter for det kommende Aar blev fastsat til 50 Øre pr. Br. Ton.

Næste Aars Generalforsamling holdes i Vejle.

Forretningsfører, cand. polit. Borch Johansen, København, forelagde Regnskabet, der for Foreningens Vedkommende balancerer med 20,118 Kr. og viser et Overskud paa 6496 Kr. Til Hjælpefondet er ydet et Tilskud paa 625 Kr. Foreningens Status balancerer med 38,778 Kr.

Hjælpefondet, der i Fjor blev en selvejende Institution under Statens Overopsyn, har holdt Uddelingerne paa samme Niveau som sidste Aar, og Regnskabet balancerer med 3745 Kr. Der er foretaget Uddelinger bl. a. til Odense 222 Kr., Svendborg 107, Marstal 592. Status balancerer med 54,050 Kr.

Endelig viste Sygeforsikringen, der ligesom de foregaaende Aar har været forskaant for større Uheld, en Balance paa 960 Kr., for Status' Vedkommende paa 4798 Kr.

### Søforhør om Færgeskollision

I Anledning af Kollisionen, der i tæt Taage indtraf Natten til forrige Søndag udfor Korsør Havn mellem de to Motorfærger »Sjælland« og »Korsør«, afholdtes Onsdag et 4½ Times langt Søforhør i Korsør. Færgernes Kaptajner, Styrmand, Rorgængere, Udkigsmænd og andre afgav Forklaring.

Det fremgik af Forhøret, at man fra den udgaende Færge »Korsør«, da man fik Øje paa »Sjælland«, havde afgivet to korte Stød i Fløjten for at tilkendegive, at Færge svajede bagbord. Paa »Sjælland« var Signalet imidlertid opfattet som to lange Toner, der betyder, at den svajende Færge ligger stille. Man havde derefter paa »Sjælland« slaaet fuld Kraft frem for at passere, og først i sidste Øjeblik, da Færgerne var tæt inde paa hinanden, fik man slaaet bak, men omtrent samtidigt skete Kollisionen.

Sagens Akter sendes nu til Søfartsministeriet.

### Fiskeriet ved Grønland

I Henhold til en i December vedtaget Lagtingsbeslutning paa Færøerne afrejste Onsdag en Delegation, bestaaende af 3 Lagtingsmedlemmer, 7 Repræsentanter for Erhvervsorganisationerne samt Amtmand Hilbert, til København for sammen med Rigsdagsmændene Samuelsen og Nielsen at forsøge en Forhandling med Statsminister Stauning om større Fiskerettigheder for Færinger ved Grønland.

### Litauen bygger Havn

Paa Forslag af Regeringen har Parlamentet vedtaget en Bevilling paa 2 Millioner Litas til Bygning af en litauisk Havn ved Swieta. Hidtil har Memel været den eneste Havn, hvorfra Litauen kunde eksportere ad Sovejen.

### 6 nye Sejlskibe til Marstalflaaden

Skibsreder E. B. Kromann i Marstal har nu ialt indkøbt 6 større Sejlskibe i Frankrig. Fire af Skibene laster fra 4—500 Tons dw., medens de to er mindre. Alle Skibene, der tidligere har tilhørt den franske Fiskerflaade, vil nu blive ombygget til Fragtfart, og saa snart de ankommer til Danmark, vil de faa installeret Motor. Det første af Skibene, som har faaet Navnet »Sine«, er allerede paa Vej hjem. I Løbet af Foraaret vil alle Skibene komme i Fart under dansk Flag, og de skal overvejende anvendes i Nord- og Østersøfarten.

### Prøvetur

Ø. K.s Nybygning, Motorskibet »Kina«, var i forrige Uge paa Prøvetur fra Nakskov Skibsværft. I Prøveturen deltog foruden Værftets Ingeniører og Teknikere, Direktør H. P. Berg og Direktør, Baron Juul-Brockdorff.

Prøveturen foretoges i Langelandsbæltet. Det nye Skib er paa 12,000 Tons Dødvægt, 509 Fod langt og 65 Fod bredt, og er det længste og bredeste Skib, der er bygget paa Nakskov Værft til Kompagniet. Der er Plads til 12 Passagerer, og Skibets Maskiner er B.-W.-Motorer, der udvikler 10,400 HK og giver Skibet en Fart af 16 Knob.

Efter Prøveturen gik »Kina« til København; sidst paa Maanedens afgaar det paa Jomfrurejsen til Østen.

### Søsætning

Søsætningen af »Nordbornholm« fra Aalborg Værft overværedes af Formanden for Østbornholmske Dampskibsselskabs Bestyrelse, Købmand Sonne-Hansen, Næstformanden, Sagfører Wichmann, det nye Skibs vordende Fører og Maskinchef, Kaptajn L. Jensen og Maskinmester H. Lund, Ingeniør G. Scherffsenberg fra Bureau Veritas, Borgmester Jørgensen, Toldinspektør Sehm, Direktør i Landmandsbankens Aalborg-Afdeling L. Sørensen, Konsul Faber samt af Værftets Ledelse og Ingeniører.

Stabelaflojningen fandt Sted Kl. 13,30; Fru Sonne-Hansen dobte Skibet, som tog Vandet, hilst af Hurraraab. Selskabet gik derefter over til den anden Bedding, hvor Købmand Sonne-Hansen skruede den første Boll i Kølen til Søsterskibet »Østbornholm«. Om to Maaneder vil Skibet være færdig til at sættes i Vandet, og samtidig afleveres »Nordbornholm«, som straks gaar ind i Ruten mellem København og de østbornholmske Havne.

### Prøvetur

M/S »Herstein«, der er bygget paa Burmeister & Wains Værft til Skibsreder Sigurd Herlofson, Oslo, var Onsdag paa Prøvetur i Sundet.

»Herstein« er Værftets Byggenummer 644, bygget til »Norsk Veritas« Klasse: Skibets Dimensioner er 415 × 56 × 37,6 Fod, og Lastevnen er ca. 8800 Tons d. w. Skibet er en Shelterdækker, Søsterskib til flere tidligere leverede Skibe til norske Rederier, bl. a. »Skjeldbred« til Chr. Knudsen, Kristiansand. I »Herstein« er dog, foran Motorrummet, bygget en Tank beregnet til Transport af 1600 Tons vegetabiliske Olier. Der er Plads til 6 Passagerer i 3 Kahytter, og der findes en stor, smagfuldt udstyret Salon.

Maskineriet bestaar af en 8-cyl. 2-Takts dobbeltvirkende B. & W.-Dieselmotor paa 5500 I.H.K., beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 14 Knob.

I Proveturen i Dag deltog Skibsreder *Sigurd Herlofson*, *Gunnar Hvattum* og *P. D. Herlofson*. Endvidere den norske Minister i København *A. W. S. Esmarch*, Skibsmægler *Halfdan Bugge*, Direktør *H. Hornemann*, Generalkonsul *B. Holter-Sørensen*, Direktør *Stomner*, Apoteker *Hjorth-Klavensness*, Inspektør *A. Bork*, »Norsk Veritas«, Værftets Direktion og ledende Ingeniører m. fl.

#### Danmarks Agent hos Franco

Den officielle Udnævnelse af den danske »Agent« hos General Francos Regering foreligger nu, og det blev som ventet Kontorchef *Hjalmar Collin*, der blev udnævnt.

Den nye diplomatiske »Agent« i Burgos, er knap 48 Aar gammel. Han blev cand. polit. i 1914, men først efter Krigen indtraadte han i den diplomatiske Tjeneste. Forinden var han Sekretær i Industriraadet og nogle Aar beskæftiget med Forretningsvirksomhed i U. S. A. og Spaine, hvorefter han indtraadte i Udenrigsministeriet.

#### »Prins Valdemars Sømandslegat« i Hamborg

Paa Prins Valdemars Begravelsesdag er der af Danske i Hamborg oprettet et »Prins Valdemars Sømandslegat«, stort 5000 Kr., der skal baandlægges i Overformynderiet, og hvis Renter fortrinsvis skal bruges til gamle danske Sømands eller Sømandsenkers Optagelse paa »Stift Rosenborg«. Kapitalen kan forages ved Indbetalinger enten til Akts. Privalbanken i København eller Det danske Generalkonsulat i Hamborg.

## PERSONALIA

#### 50 Aar

Den 20. Januar fyldte Kaptajn *L. Jørgensen*, Fører i *J. Lauritzens Rederi*, 50 Aar.

Den 28. Jan. fylder Kaptajn *P. B. Jørgensen* 50 Aar. Kaptajn Jørgensen, der tidligere var Fører af s.s. »Scandia«, er p. t. Styrmand ved s.s. »Dania«, A/S. D. F. K.

## POSITIONSLISTE PR. 24. JANUAR 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
 s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Gdynia 16.1.  
 s.s. *Aaro* afg. Lisbon 19.1. til Huelva.  
 s.s. *Aase* ank. Lisbon 14.1.  
 m.t. *Aase Mærsk* ank. Venezuela 23.1.  
 s.s. *Absalon* ank. Kalundborg 17.1.  
 m.s. *African Reefer* pass. Nona 14.1.  
 m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, ank. Singapore 22.1. hjg.  
 s.s. *Agnete* ank. Rouen 18.1.  
 s.s. *Agnete Mærsk* afg. Jaffa 5.1.  
 s.s. *Alabama* ank. Kbhvn. 18.1.  
 s.s. *Alf* ank. Methil 20.1.  
 s.s. *Alfa* ank. Anlborg 6.1.  
 s.s. *Algarve* ank. Alexandria 23.1.  
 s.s. *Algier* afg. Marseille 23.1. til Genua.  
 m.s. *Almena* afg. Kbhvn. 18.1. til Tel Aviv.  
 m.s. *Alsia*, Borch, pass. Gibraltar 24. ds. p. R. t. London hjg.  
 s.s. *Alsund*, Hansen, ank. Frederikshavn 2.1.  
 m.s. *American Reefer* ank. Bahia Blanca 20.1.  
 m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Christobal 12.1. til San Francisco udg.  
 m.s. *Anglo Mærsk* pass. Gibraltar 13.1.  
 m.s. *Anna Mærsk* ank. New York 11.1.  
 s.s. *Anna* ank. Kbhvn. 19.1.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Winward Passage 22.1. p. R. t. Los Angeles udg.  
 s.s. *Anne* afg. Liverpool 5.1. til Palæstina.  
 m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 2.1. til River Plate.  
 m.s. *Arizona* afg. Rio 4.1. til Kbhvn., pass. Madeira 21.1.  
 s.s. *Arnold Mærsk* ank. Sydney, N. S. 19.1.  
 m.s. *Ashjorn*, Bjark, afg. Noumea 20.1. til Yokohama.  
 m.s. *Asia*, Andersen, ank. Dunkirk 24.1. hjg.  
 s.s. *Asko*, Hansen, ank. Le Treport 19.1.  
 s.s. *Aslaug* ank. London 23.1.  
 m.s. *Asnæs* pass. Dover 25.1.  
 m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Hondagua 17.1.  
 s.s. *Astra* ank. Sagua 17.1.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. New York.  
 m.s. *Australian Reefer* ank. Seattle 21.1.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Leuwin 5.1. p. R. t. Las Palmas hjg.  
 s.s. *Avance* ank. Korsør 19.12.

### B

s.s. *Belgien* afg. Kbhvn. 18.1. til Gdynia.  
 m.t. *Bente Mærsk* ank. Genoa 18.1.

#### 60 Aar

Mangeaarig Fører i Holm & Wonsilds Rederi, Kaptajn *C. H. Friis*, fyldte den 22. Januar 60 Aar. Kaptajn Friis, der er bosiddende i Odense, er Fører af s.s. »Kaj«.

#### 75 Aar

Den 31. Januar fylder mangeaarige Fører i D. F. D. S. Kaptajn *H. O. H. Egense* 75 Aar. Kaptajn Egense forlod Søen 1928. Han var i sin Tid Bestyrelsesmedlem af Navigatørforeningen og senere i Skibsførerforeningen. Han var i en Aarrække Medlem af Sø- og Handelsretten i København.

#### 25 Aars Jubilæum

I Søndags fejrede Kaptajn *O. E. Hansen* et ret sjældent Jubilæum, idet det er 25 Aar siden, han blev udnævnt til Fører af s.s. »Eleonora Mærsk«. Kaptajn Hansen har ført forskellige Baade hos A. P. Møller, bl. a. »Chassie Mærsk«, som blev torpederet ud for Finisterre i Decbr. 1916. Kaptajnen fejrede sit Fører-Jubilæum i New York.

#### Dødsfald

Forhenværende Fisker *R. H. Madsen*, Marstal, er død, 84 Aar gammel. Den afdøde, der har været Foregangsmand paa Fiskeriets Omraade, har været Formand for Marstal Bjergelag i en Aarrække og siddet i Bestyrelsen for Marstal Fiskeriforening.

Direktør *B. E. A. Møller*, Aktieselskabet Dana, Randers, og *H. Hollesens Fabrikker*, København, er pludselig død.

*B. E. A. Møller* begyndte sin Karriere i Ø. K. og sejlede en Del Aar som Maskinmester, og knyttedes tilsidst til »Orient« som Maskinchef. Det, der gjorde ham kendt som Sømand, var en uhyggelig og dramatisk Oplevelse. *B. E. A. Møller* var under Verdenskrigen Maskinmester paa Damperen »Lars Kruse«, der midt om Vinteren blev torpederet i Nordsoen. *B. E. A. Møller* var den eneste, der blev reddet, og det skyldtes udelukkende hans Haardfærdighed. Efter Torpederingen klamrede Maskinmesteren sig til en Bjælke og drev i over et Døgn rundt i Nordsoen, før han blev reddet.

I 1924 sagde Møller Søen Farvel og begyndte en Virksomhed som Repræsentant i Rør- og Sanitetsbranchen, og nu ved sin Død var han Salgschef for *H. Hollesens Fabrikker*.

s.s. *Berghus* afg. Aalesund 24.1. nordover.  
 s.s. *Bertha* oplagt.  
 s.s. *Bes* pass. Holtenau 12.1.  
 s.s. *Betta* pass. Algier 23.1.  
 s.s. *Betty Mærsk* afg. Havana 13.1.  
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Norfolk 23.1.  
 s.s. *Birgitte* ank. Jaffa 10.1.  
 s.s. *Birte*, Rasmussen, oplagt Kbhvn.  
 s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.  
 m.s. *Bonita*, Farup, ank. Philadelphia Pa. 21.1.  
 m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Bangkok 16.1.  
 m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Glasgow 20.1. til London.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 20.1.  
 m.s. *Brazilian Reefer* afg. Necochea 23.1.  
 s.s. *Brasilien* ank. Odense 24.1.  
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. New York 20.1. til London.  
 s.s. *Britta* pass. Dungeness 23.1.  
 s.s. *Brynhild* ank. Frederikshavn 18.1.  
 s.s. *Broholm* ank. København 23.1.  
 s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Mantanzas, Cuba 18.1. til New York.

### C

m.s. *California* ank. Rosario 17.1.  
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. San Pedro 18.1. til Panama Kanal hjg.  
 m.s. *Canadian Reefer* afg. Portland 17.1.  
 s.s. *Carmen* pass. Burlingen 21.1.  
 m.t. *Caroline Mærsk* pass. Cuxhaven 17.1. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Charkow* afg. Randers 24.1. til Antwerpen.  
 m.s. *Chastine Mærsk* ank. Singapore 13.1.  
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Haifa 24.1.  
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Sydney 19.1. til Las Palmas hjg.  
 m.s. *Chr. Holm* afg. Aruba 18.1.  
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Cuba 31.12.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Pernambuco 12.1. p. R. t. New York.  
 s.s. *Christiansborg* ank. Lagos 24.1.  
 s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Methil 23.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt Kbhvn.  
 m.s. *Columbia*, Broner, afg. Yokohama 20.1.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Gibraltar 20.1. til Liverpool.  
 s.s. *Cyril*, Lisberg, afg. Lorient 21.1.

### D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 17.1. til Norrköping.  
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 23.1.  
 s.s. *Dagmar* afg. Goole 23.1.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24.1.39

LONDON . . . . .	22,40	MADRID . . . . .	30,00
NEWYORK . . . . .	480,25	AMSTERDAM . . . . .	259,00
BERLIN . . . . .	101,90	STOCKHOLM . . . . .	115,50
PARIS . . . . .	12,80	OSLO . . . . .	112,70
ANTWERPEN . . . . .	81,15	HÆLSINGFORS . . . . .	9,95
ZÜRICH . . . . .	108,30	PRAG . . . . .	16,60
ROM . . . . .	25,45	WARSAWA . . . . .	91,10

s.s. *Dania*, Danholt, ank. Kbhvn. 23.1.  
 m.s. *Danmark* afg. Nyborg 21.1.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Ushant 24.1. p. R. t. Rotterdam hjg.  
 s.s. *Delaware* ank. Helsingør 19.1.  
 s.s. *Douro* afg. Gdynia 23.1. til København.  
 m.s. *Duala*, Larsen, pass. Mona 14.1. p. R. t. London hjg.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Skagen 19.1. sydg.  
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Lagos 13.1.  
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Aabenraa 18.1.  
 s.s. *Egholm* afg. København 23.1. til Genua.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Dakar 15.1.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Tripoli 9.1.  
 s.s. *Elic*, Rasmussen, afg. New York 23.1.  
 s.s. *Elisabeth* afg. Kolka 12.1.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Alexandria 20.1.  
 s.s. *Ellen* oplagt.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Antwerpen 22.1.  
 s.s. *Else* ank. Aalborg 18.1.  
 s.s. *Emanuel* ank. Aalborg 17.1. (dokker i Aalborg).  
 s.s. *Enilie Mærsk* pass. Dungeness 12.1. vestg.  
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Colombo 6.1.  
 s.s. *Energi* ank. Methil 23.1.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Boulogne s/M 21.1.  
 s.s. *Enigheden* ank. Grangemouth 23.1.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Cuba 6.1.  
 s.s. *Erindring* forv. ank. Drammen 24.1.  
 s.s. *Erna* pass. Gibraltar 20.1.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. St. Thomas 12.1. til London hjg.  
 s.s. *Ester* afg. Kolka 24.1.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Estrid* ank. Savona 16.1.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Southampton 23.1. til St. Thomas udg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Göteborg 23.1.  
 s.s. *Finland* afg. Odense 18.1.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Antwerpen 24.1. udg.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Gdynia 21.1.  
 s.s. *Frankrig* afg. Kbhvn. 19.1. til Gdynia.  
 s.s. *Fredensborg* pass. Gibraltar 20.1.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. London 19.1.  
 s.s. *Freya* afg. Gibraltar 14.1. til London.  
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 21.1.  
 s.s. *Frode* afg. Houston 16.1. til Norfolk, Va.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Boston 21.1. til Philadelphia.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. Klaipeda 22.1.  
 s.s. *Gerda* ank. Sete 21.1.  
 s.s. *Gerd* ank. Haifa 12.1.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Hongkong 18.1. til Manila.  
 s.s. *Gorm* ank. Frederikshavn 5.1.  
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Yokohama 19.1.  
 s.s. *Grete* ank. Helsingør 19.1.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, oplagt.  
 s.s. *Gudena* pass. Helsingør 18.1.  
 s.s. *Gudrun* ank. Antwerpen 13.1.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. New York 18.1.  
 s.s. *Gunhild* afg. Dublin 20.1. til Cork.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Malta 12.1.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Chefoo 4.12. til Hongkong.  
 s.s. *Gyda* i Gravesend for Reparation 2.1.

## H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Methil 21.1.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aabenraa 20.1.  
 s.s. *Halfdan* ang. Riga 23.1.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Grangemouth 21.1.  
 s.s. *Hanne* lossen i Kbhvn. 24.1.  
 s.s. *Hans Broge* ank. Riga 13.1.  
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 25.1. til Vejle.  
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Fredericia 14.1.  
 s.s. *Harald* afg. Danzig 23.1. til København.  
 s.s. *Harriet* afg. Antwerpen 19.1.  
 s.s. *Helga* afg. Tocopilla 17.1.  
 s.s. *Helene* ank. Swansea 20.1.  
 m.s. *Helvig* ank. Palæstina 21.1.

m.s. *Henning Mærsk* afg. San Pedro 13.1. til Japan.  
 s.s. *Henry Tegner* ank. Arzew 15.1.  
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 14.1. til Haifa.  
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Cristobal 3.1.  
 s.s. *Hilde* nnk. Beyrouth 10.1.  
 s.s. *Hindsholm* afg. Runcorn 23.1. til Liverpool.  
 s.s. *Holland* ank. Leith 19.1.

## I

m.s. *India*, Krarup, pass. Minikoi 19.1. p. R. t. Singapore udg.  
 s.s. *Inga*, oplagt Kbhvn.  
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Gravesend 19.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Inger Toft* afg. Sofi 17.1.  
 s.s. *Inger* ank. Port Lyautey 23.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Huelva 21.1.  
 m.s. *Ireland*, Meinertz, ank. Philadelphia 19.1.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Pedersen, ank. Stettin 22.1.  
 s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 24.1.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 22.1.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Antwerpen 5.1. til Baltimore.  
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Philadelphia 6.1.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, pass. Gibraltar 12.1. p. R. t. Genoa udg.  
 s.s. *Jenny* ank. Hylton 25.1.  
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Antwerpen 12.1.  
 s.s. *Johanne* pass. Malta 22.1.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Antwerpen 11.1.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 25.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 19.1.  
 s.s. *Juliane* ank. Dieppe 18.1.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, pass. Ushant 24.1. p. R. t. Marseille udg.  
 s.s. *Jutta* afg. London 24.1.  
 s.s. *Jytte* pass. Hammershus 17.1. østg.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Antwerpen 21..

## K

s.s. *Kai*, Friis, dokker Helsingør.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Manzanillo 22.1.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Scutbal 22.1.  
 s.s. *Karen* afg. Göteborg 17.1.  
 s.s. *Karla* ank. Svendborg 13.1.  
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 23.1. til Odense.  
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Hamburg 11.1. til Sortehavet.  
 s.s. *Keiserinde Dagmar* ank. Gdynia 14.1.  
 s.s. *Kentucky* afg. Pernambuco 17.1. til St. Vincent.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 18.1.  
 s.s. *Kirsten* ank. Goole 20.1.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Danzig 17.1. til Bordeaux.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Methil 17.1.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuellas.  
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 17.1. til Burntisland.  
 s.s. *Knut* afg. Rotterdam 13.1.  
 s.s. *Kongea* afg. Gravesend 19.1. til Marans.

## L

s.s. *Laila* ank. New York 13.1.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Aden 21.1. til Colombo udg.  
 s.s. *Lars Kruse* ank. Burntisland 13.1.  
 s.s. *Laura* afg. Santos 22.1.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Aden 22.1. til Fushiki.  
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Vizagapatam 18.1.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Fowey 12.1. til Portland, Me.  
 s.s. *Lilian* afg. Tonnay 19.1.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Leith 14.1.  
 s.s. *Lily* ank. Drogheda 17.1.  
 s.s. *Linda* pass. Ushant 24.1.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Burntisland 21.1.  
 s.s. *Lotta* pass. Gibraltar 21.1.  
 s.s. *Lotte* ank. Næstved 18.1.  
 m.s. *Louisiana* ank. Pernambuco 23.1.  
 m.s. *Lundby* afg. Lisbon 21.1. til New York.

## M

s.s. *M. C. Holm* ank. Cardiff 9.1.  
 s.s. *Maja* ank. Kalundborg 25.1.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. San Pedro 20.1. til Seattle udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Mackenzie River 5.1.  
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Norfolk 13.1.  
 s.s. *Margit*, Johansen, paa Timecharter paa Vest Indien.  
 s.s. *Magnus* afg. forv. Dunkirk 23.1. til Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Margrete* pass. Helsingør 19.1. nordg.  
 s.s. *Margrethe* ank. London 24.1.  
 s.s. *Marianne* ank. Gdynia 16.1.  
 s.s. *Maria* pass. Dungeness 21.1.  
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Curacao 4.1.  
 s.s. *Marie Toft* afg. Danzig 18.1.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Liverpool 20.1. til Jaffa.  
 s.s. *Marna* afg. Callao 17.1.  
 m.s. *Marocco* afg. Gdynia 24.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Aalborg 23.1.

s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Carvoeiro 17.1.  
 s.s. *Marx* ank. Klaipeda 15.1.  
 s.s. *Maryland* afg. St. Vincent 19.1. til Madeira.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Aalvik 13.1.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Kbhvn. 18.1.  
 s.s. *Mercur* i Svendborg.  
 s.s. *Mette* pass. Helsingør 20.1. sydg.  
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Singapore 31.12. til Swatow.  
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 21.1. til Antwerpen.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Gdynia 22.1.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Hirtshals 22.1.  
 s.s. *Najaden* afg. Raumo 19.1.  
 s.s. *Nancy* ank. Wolgast 24.1.  
 s.s. *Nerma* afg. Kotka 24.1.  
 s.s. *Nevada* ank. Montevideo 21.1.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Yokohama 29.12.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Kobe 11.1.  
 s.s. *Niels R. Finsen* forv. ank. Methil 24.1.  
 s.s. *Niobe* pass. Gibraltar 23.1.  
 s.s. *Norco* afg. Tyne 11.1. til Lysaker.  
 m.s. *Nordbo* ank. Rosario 5.1.  
 s.s. *Nordborg* ank. Norfolk 18.1.  
 s.s. *Nordby* ank. London 11.1.  
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 10.1. til New York.  
 m.s. *Nordfarer* ank. Santos 19.1.  
 m.s. *Nordhavet* pass. Ushant 12.1. p. R. t. Dakar.  
 m.s. *Nordhval* ank. Portland Ore 29.12.  
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 10.1. til Jacksonville.  
 s.s. *Nordlys* afg. Albany 6.1. til Queenstown.  
 m.s. *Nordpol* ank. Suez 8.1. p. R. t. Karlshamn.  
 m.s. *Nordvest* ank. Houston 18.1.  
 m.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. New York 29.12. til Cape Town.

## O

s.s. *Odin* afg. Göteborg 25.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* ank. Liverpool 22.1.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Kbhvn. 19.1. til Danzig.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Wallaroo 19.1.  
 m.s. *Oregon* afg. Aalborg 13.1. til River Plate.  
 s.s. *Orion* afg. Fort de France 16.1.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Danzig 20.1. til La Rochelle.  
 s.s. *Otto Petersen* afg. St. John N.F. 16.1.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Cork. Irland 12.1.

## P

s.s. *P. Madsen* afg. Baltimore 10.1.  
 s.s. *P. N. Danm* afg. Lødingen 15.1.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Yokohama 24.1. til Kobe udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Goole 21.1.  
 s.s. *Paula* pass. Dungeness 24.1.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. New York 17.1. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Arnuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 7.1.  
 s.s. *Pia* pass. Vlissingen 24.1.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 19.1. til Newcastle/Tyne.

## R

m.s. *Ragnhild* afg. London 13.1. til Philadelphia via New York.  
 s.s. *Randa* afg. Swansea 20.1.  
 ss. *Riga* afg. Kristiansand 23.1. til Danzig.  
 s.s. *Rigmor* ank. Hartlepool 20.1.  
 s.s. *Rikke* ank. Bayonne 27.12.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Danzig 17.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 25.1. til Hamburg.  
 s.s. *Robert* afg. Cardiff 9.1.  
 m.s. *Robert Mærsk* pass. Dungeness 20.1. vestg.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Nørresundby 22.1.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 24.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Kohsichang 12.1. til Pisco.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Port Arthur 29.12.  
 s.s. *Scandia*, Lorentzen, ank. Methil 19.1.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttelkoog 22.1. til Boulogne s/M.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Port Arthur 7.1.  
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Colombo 24.1. hjg.  
 s.s. *Selma* pass. Gibraltar 19.1.  
 s.s. *Sessa* afg. Iquique 22.1.



s.s. *Sicilien* afg. Haifa 15.1. til Rotterdam.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Midway Island 10.1. p. R. t. Shanghai udg.  
 s.s. *Signe* afg. Leghorn 11.1. til London.  
 s.s. *Sigrid* afg. Brest 17.1.  
 s.s. *Sigrun* afg. Swansea 21.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Selubal 21.1.  
 s.s. *Skaane*, Klyn, oplagt.  
 s.s. *Skagerak* ank. Wallvik 18.1.  
 ss. *Skagen* ank. Odense 23.1.  
 s.s. *Skandia* afg. Avonmouth 24.1.  
 s.s. *Skjold* afg. Middelfart 24.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg* pass. Skagen 24.1.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 25.1. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Burutu 21.1.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Danzig 11.1. til Lorient.  
 s.s. *Sophie* pass. Dungeness 16.1.  
 s.s. *Stadion II* afg. forv. Skien 24.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Sfax 19.1.  
 s.s. *Stella* afg. Haifa 21.1.  
 m.s. *Stensby* afg. San Pedro 18.1. til Panama og Europa.  
 s.s. *Sterneborg* ank. Los Angeles 19.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Kings Lynn 21.1. til Derwenthaugh.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Rouen 11.1. til Saffi.  
 s.s. *Svanhild* afg. Gdynia 11.1. til Gulfen.  
 s.s. *Svanholm* afg. Livorno 22.1. til Palermo.  
 s.s. *Svend Pii* i Nød i Biskayabugten p. R. t. Liverpool.  
 s.s. *Søborg* ank. Burntisland 18.1.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 23.1.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. afg. Nauru 24.1.  
 s.s. *Tanja* afg. Haifa 19.1.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. New York 21.1.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Gedser 25.1. p. R. t. Danzig.  
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 19.1.  
 s.s. *Tennessee* ank. Orange 21.1.  
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 6.1.  
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 23.1.  
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Kolding 24.1.  
 s.s. *Tove* afg. Gibraltar 14.1.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Kalundborg 19.1.  
 s.s. *Transporter* afg. Bo'ness 20.1. til Odense.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Danzig 25.1. til Køge.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 24.1. til Stettin.  
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 20.1. til Casablanca.  
 m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 18.1. til Alexandria.  
 m.s. *Tureby* afg. Santos 21.1. til Buenos Aires.

## U

s.s. *Ulla* pass. Teneriffa 9.1.  
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Sunderland 14.1.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Osaka 10.1.

## V

s.s. *Valborg* afg. Casablanca 10.1.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 23.1. til Randers.  
 s.s. *Venus* ank. Larne 12.1.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Flushing 18.1. til Danzig.  
 s.s. *Viborg* pass. Zeebrugge 22.1.  
 s.s. *Viola* ank. Antwerpen 4.1.  
 s.s. *Virginia* ank. Frederikshavn 20.1.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Arnuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Fremantle 15.1.  
 s.s. *Wih Colding* afg. N. Waterweg 18.1. til Bremen.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 19.1. til Dieppe.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 24. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Rouen 23.1.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4.00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20.00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33  
KØBENHAVNTlf. 12.432  
12.267  
12.732**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762 Amallegade 43,  
Efter Kl. 8 Ordrup 3086 København K.  
Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødenheder

**DET FORENEDE FÆRGESELSKAB**Kontor  
Nordre Toldbod  
København K.  
Telefoner Central  
4562 & 10562anbefaler sig med  
**MOTORBAADE**  
til Proviant, Stores, Færge samt  
Trosseføring, overalt i Havnen  
og paa Rheden.**Det forenede Dampskibs-Seelskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

**FRAGT- & PASSAGER RUTER**

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -  
Brasilien - Nordafrika - Italien -  
Spanien - Portugal - Frankrig -  
Belgien - Tyskland - Storbritanien -  
Island - Norge - Sverige - Danzig -  
Letland - Litauen - Estland -**STEVEDORE**Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mandsresch

Aalborg

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgeber-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:  
Vinkco 24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

MED **Brown**

**GYRO  
KOMPAS  
OG  
AUTOMATISK  
STYRING**

OPNAAS  
**NØJAGTIGHED  
SIKKERHED  
BESPARELSE**

AGENTER FOR DANMARK:  
**IVER C. WEILBACH & CO.**  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY •

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

## KALUNDBORG

**CHR. JENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ

## KOLDING

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**A. GJØRDING****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO**

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## ODENSE

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telegr.-Adr.  
»Lauritzen«Telefon: 3  
» 822**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 5

TORS DAG 2. FEBRUAR 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### ENGLANDS REDERES INDSTILLING

I et helt Værk paa 101 Sider er de britiske Rederes Fact Finding Committees Indstilling nu blevet offentlig tilgængelig. I denne Bog omtales ikke mindst de nordiske Landes moderne Skibe. Konklusionen maa være Ophjælp af Smaaskibene af Hensyn til Landets Sikkerhed. Man siger, at mange smaa Skibe i Krigstid vil være det bedste, ogsaa af Hensyn til Havneforholdene, idet man da kan bruge de mindre Havne. Den Mængde Varer, der befordres med britiske Linier, har ikke vist Tendens til at aftage.

Det hedder bl. a., at man har Fragtaftaler med Linierne paa de nordiske Lande, men disse er for lave til at dække Driftsomkostningerne med britiske Skibe i Forbindelse med nødvendig Nybygning og Udvidelse af Flaade. Forretningsmænd i de nordiske Lande understøtter sædvanligvis deres eget Flag.

Direkte beskyldte de skandinaviske Lande for at modtage Stats subsidier tør man dog ikke, men derimod klages over Subsidiering og Flagdiscrimination fra en Række Landes Side, Frankrig, Tyskland og Sovjetrusland, men derimod ikke U. S. A.

Naar de nordiske Redere konkurrerer med saa stor Succes, hedder det i Bogen, skyldes det bl. a. de engelske Lastelinierrestriktioner i Trælastfarten, og man peger videre paa, at det skyldes, at i de nordiske Lande havde man kontrolleret Krigsfortjeneste, som tillod de nordiske Redere at udvikle Dieselmotoren og udvikle Specialtyper med Dieselmotorer, som f. Eks. Fruglbaadene. Endvidere tales der om Skattelettelse bl. a. i Norge, naar Pengene investeres i ny Tonnage. Den »Skattelettelse«, de danske Myndigheder byder dansk Skibsfart i Form af Merindkomstskat o. s. v., omtales dog ikke!

Naar man nævner Driftsudgifter og Hyrer, gaar man ikke i Enkelt, og det vilde ogsaa være vanskeligt paa det Punkt at finde nogen Aarsag til, at man ikke kunde konkurrere fra engelsk Side.

Saa meget staar klart, at de nære kontinentale Trades er de svageste indenfor Englands Skibsfart. Derfor maa man have Subsidier og det endda paa flere Konti udover de 2½ Millioner £ pr. Aar, man direkte ønsker til Trampfarten.

Bogen er god at faa Forstand af, men den Tendens, der lyser ud af den, spaar ikke godt.

### REGERINGEN OG SKIBSFARTEN

I et Interview med »Nationaltidende« udtaler Direktør E. Maegaard bl. a. følgende om dansk Skibsfarts Stilling i Øjeblikket:

Intet kan være mere forkert end at tro, at det er bedst at være Reder, naar Tiderne er urolige. Tværtimod. Den rolige og støtте Udvikling er langt at foretrække for den boomagtlige, katastrofeprægede Konjunkturoppgang, der skyldes Krig eller Krigsfrygt eller andre foruroligende Foreteelser. Erfaringsmæssigt koster det dyre Driftsomkostninger at følge med i denne Opgang — og er den kortvarig, er det umuligt at regulere disse Udgifter med samme Hast, som Indtjeningsmulighederne atter svigter. Desuden er det uhyre vanskeligt at disponere, og Risikoen kan blive saa stor, at man ikke ønsker at løbe den. I de sidste halvandet Aar har der ikke været noget dansk Skib i nogen regeringsspansk Havn. Rederne har ganske sim-

pelt ikke ønsket at udsætte deres Besætninger og Skibe for Faren.

Hvad med de Farer, der paa anden Maade truer Skibsfarten i Form af Attentater paa dens Rentabilitet?

— Frygten for, at Danmark skulde ratificere Genèveoverenskomsten om Arbejdsforholdene til Søs, er stadig til Stede, omend den er formindsket. Det vilde være en meget betænkelig Sag paa den Maade at indføre mere begrænset Arbejdstid og større Bemanding. Ikke mindst, fordi vi jo i Øjeblikket staar i den Situation, at den engelske Skibsfart formentlig faar Subsidier, Statsstøtte, og den engelske Regering absolut har til Hensigt ikke at ratificere Konventionen. Skulde vi saa oven i Købet bære øgede Byrder i Form af strengere Bemandingslove, blev det umuligt, at konkurrere i det frie Marked. Skibsfarten ønsker at holde sin Sti ren. Vi vilde slet ikke kunne begaa os i Udlandet, hvis vi fik Statsstøtte. Ingen anden Handelsflaade — bortset fra Norges — er saa internationalt præget som den danske, og ingen Lande vil have at gøre med os, hvis vi møder med Statsstøtte i frit Marked for at konkurrere andre ud.

Det er en anden Sag med England, der er stort og rigt og fra sine Dominions kan give Fragt nok, men fra dansk Side staar vi dog uforstaaende over for de engelske Ønsker.

For Resten beskylder Englænderne jo kynisk os andre for at faa Subsidier, skønt der ikke er et sandt Ord i det, og man retter urimelige Angreb paa gamle, indarbejdede Ruter, skønt vi altid har konkurreret paa fuldtud fair og loyal Basis. Vi har altid klaret os selv, og vi vil blive ved med det, hvor drøjt det end bliver. Vi forlanger kun, at man saa ikke handicapper os med øgede Byrder.

Det gælder bl. a. Ferieloven og de øgede Lønudgifter. De har en Andel i, at 1938 blev saa meget ringere end 1937. Man maa nemlig huske, at Aarsresultatet ikke blot skal aflæses af Forskellen mellem de 317 Millioner, som indsejledes i 1937, og de 250 Millioner, man maatte nøjes med i 1938 — man skal ogsaa tage i Betragtning, at Udgifterne steg meget betydeligt. Foruden de nævnte Merudgifter var der øgede Assurancer, Kuludgifter o. s. v. Det gjorde Tingene meget sværere. Og desværre viser Staten meget ringe Forstaaelse.

— Merindtægtsskatten, ja! Det var uhyre uklogt at lade den ramme Skibsfartserhvervet. Intet andet Erhverv er saa konjunkturbestemt som det. Det skal i et enkelt Aar tjene ind, hvad det har tabt i andre, og hvad det maa forbruge i de magre Aar, som kommer. 1937 var et godt Aar — men Staten sørgede i alt for høj Grad for at tage sin Del af Fortjenesten, Penge, som ellers givetvis vilde være blevet brugt til Forøgelse af Tonnagen og til haardt tiltrængte Moderniseringer.

Lad mig nævne Finansministerens egne Oplysninger: Af 900 Selskaber, som kom af med 27 Mill. Kr. i Merindtægtsskat, var kun de ca. 20 Rederier, — men de betalte til Gengæld Halvdelen af Millionerne, mens der altsaa var 880 Selskaber om Resten.

Gid rette Vedkommende kunde forstaa, at dansk Skibsfart, der efter 6 vanskelige Aar fik eet godt, atter har store Vanskeligheder og ubønhørligt haard Konkurrence, og derfor burde have Medvind hjemmefra. Vi ønsker den størst mulige Frihed — saa skal vi nok klare os!

## VAREOMSÆTNINGEN MED UDLANDET I 1938

Værdien af Vareomsætningen med Udlandet i 1938 og nærmest foregaaende Aar er opgjort til følgende Beløb:

	Specialhandel		
	Indførsel Mill. Kr.	Udførsel Mill. Kr.	Merindførsel Mill. Kr.
1938 .....	1640,9	1550,6	90,3
1937 .....	1673,8	1568,5	105,3
1936 .....	1463,7	1351,4	112,3
1935 .....	1309,3	1240,4	68,9

Saa vel Indførsel som Udførsel er saaledes faldet lidt i 1938; Nedgangen har været størst for Indførselens Vedkommende, og Merindførselen er derfor formindsket fra 105 Mill. Kr. i 1937 til 90 Mill. Kr. i 1938. Efter den foreløbige Opgørelse har der endvidere været et Overskud paa Transitomsætningen paa ca. 7 Mill. Kr., saaledes at den samlede Udenrigshandel har givet et Indførselsoverskud paa ca. 83 Mill. Kr. i 1938.

Overskudet er især fremkommet i Maanederne Januar—Marts og Oktober—November, medens Maanederne April—Juli og December alle viste Udførselsoverskud. Dette Forhold maa ses i Forbindelse med Prisudviklingen, der gennem første Halvdel af Aaret viste en betydelig Nedgang i Pristallet for Importvarer, medens Pristallet for Eksportvarer nærmest holdt sig uforandret gennem Aaret. Endvidere kan peges paa, at Importen er særlig stor i de Maanedere, hvor der udstedes nye Importbevillinger.

For Aaret som Helhed har Forholdet mellem Priserne udviklet sig gunstigt, idet Pristallet for Importvarer i 1938 kun var 3 Points højere end for Eksportvarer, medens det i 1937 var 19 Points højere.

Nedgangen i Indførselsværdien kan i det store og hele henføres til fem Grupper af grove Varer nemlig Korn (46 Mill. Kr.), Frø o. l. til Oliepresning (36 Mill. Kr.), Spindestoffer (5 Mill. Kr.), Kul, Koks m. m. (31 Mill. Kr.), samt Jern og Staal (9 Mill. Kr.).

Værdien af indførte mineralske Brændselsstoffer er for Kul, Koks, m. v. gaaet tilbage med 31 Mill. Kr., medens Brændselsoilier er steget med 8 Mill. Kr. For Kul og Koks skyldes Nedgangen først og fremmest mindre Indførselsmængder, medens Priserne kun har været svagt nedadgaaende. For Oliens Vedkommende er Importmængderne derimod forøget kraftigt, medens Prisbevægelserne ogsaa her har været forholdsvis smaa, og i det store og hele maa Forskydningerne i Indførselsværdien for disse Varer saaledes tilskrives Mængdevariationerne. I denne Forbindelse kan det ogsaa nævnes, at Smørelieimporten er omtrent uforandret, men at stigende Priser alligevel har forøget Indførselsværdien for disse Olier fra 6,5 Mill. Kr. til 7,8 Mill. Kr.

For Jern og Staal skyldes Nedgangen i Indførselsværdien, at Importmængderne er formindsket med ca. 22 pCt. Denne Nedgang gælder i større eller mindre Omfang for de fleste af de herhenhørende Varer, men dens Virkninger med Hensyn til Indførselsværdien er modvirket af en betydelig Prisstigning. Endelig skal nævnes Stigningen for Udførselen af Maskiner, der formentlig delvis skyldes Priserne.

Saa vel Landbrugseksperten som Industrieksporten er gaaet lidt tilbage, men Bevægelserne er ikke af større Betydning, og da især ikke for Landbrugsvarernes Vedkommende.

Maskin- og Skibsbygningsindustrien har haft betydelig Eksportfremgang i 1938, og at Olieindustrien har haft stor Tilbagegang saavel for Oliens som for Oliekagers Vedkommende. Af Industrier, der har haft Fremgang, kan iøvrigt nævnes Sukkerindustrien og

Ølindustrien; af Grupper med Tilbagegang skal især nævnes Kødkonserver- og Cementindustrierne.

## DE NORDISKE LANDES HANDELSFLAADER

Norsk Veritas' Skibsregister for de nordiske Landes Handelsflaader 1939 er udsendt sammen med en Redegørelse for Tilgang og Afgang i 1938.

I 1938 har den norske Handelsflaade i Følge Det norske Veritas' Statistik haft en Nettotilgang af 38 Skibe og 214,000 Tons Brutto. Motorskibsflaaden er i 1938 blevet forøget med 49 Skibe og 244.000 Tons, mens Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 11 Skibe og 30,000 Tons Brutto.

Bruttotilgangen var 100 Skibe paa 369.000 Tons. Der blev færdigbygget 30 Skibe paa ialt 39,700 Tons ved norske Værfter og 40 paa ialt 244,000 Tons paa udenlandske; heraf 15 Tankskibe paa 119,000 Tons. Fra Udlandet er blevet indkøbt 30 ældre Skibe paa ialt 85,000 Tons, hvoraf 47,000 Tons Dampskibe.

Bruttoafgangen var 62 Skibe paa 155,000 Tons. Heraf blev 38 paa 134,500 Tons solgt til Udlandet, 20 paa 17,800 Tons udgik ved Forlis, og 4 paa 2,400 Tons blev hugget op.

Den norske Tonnage er nu paa 4,659,000 Tons Brutto, hvoraf 1,833,000 Tons eller 39 pCt. er Tankskibe. Af den øvrige Flaade over 1,000 Brutto Tons (excl. Tank) er 45,8 pCt. Motorskibstonnage.

Der er under Bygning og bestilt for norsk Regning 721,120 Brutto Tons, heraf i Norge 60,440 Tons og i Udlandet 660,680 Tons.

Sveriges Handelsflaade har i det forløbne Aar haft en Nettoafgang paa 6 Skibe, men Tonnagen er forøget med 36,800 Tons. Motorskibsflaaden har haft en Nettotilgang paa 13 Skibe og 52,000 Tons, men Dampskibsflaaden en Nettoafgang af 19 Skibe og 15,000 Tons.

Bruttotilgangen var 31 Skibe paa 86,000 Tons, heraf 21 nye Skibe paa ialt 73,700 Tons. Af ældre Skibe blev der fra Udlandet indkøbt 10 paa 12,400 Tons. Bruttoafgangen var 37 Skibe paa 49,300 Tons, heraf blev 33,000 Tons solgt til Udlandet og 1,200 Tons ophugget. Ved Forlis udgik 11 Skibe paa ialt 13,700 Tons.

Den svenske Handelsflaade er nu paa 1,545,000 Bruttotons. Under Bygning og bestilt i Sverige er for Tiden 542,410 Brutto Tons, heraf for svensk Regning 161,000 Brutto Tons.

Den danske Handelsflaade har i 1938 haft en Nettoafgang paa 13 Skibe og 40,700 Tons. Motorskibsflaaden er forøget med 14 Skibe og 29,500 Tons, Dampskibsflaaden er formindsket med 2 Skibe, men Tonnagen er forøget med 10,900 Tons.

Bruttotilgangen var 35 Skibe og 64,200 Tons, heraf 14 nye Skibe paa ialt 36,300 Tons. Af ældre Skibe blev der fra Udlandet indkøbt 21 paa ialt 27,800 Tons. Bruttoafgangen var 22 Skibe paa 23,500 Tons, heraf solgt til Udlandet 11,200 Tons og ophugget 4,100 Tons. Der er forlist 4 Skibe paa ialt 8,200 Tons.

Den danske Handelsflaade er nu paa 1,157,000 Tons Brutto. Under Bygning og bestilt i Danmark er der for Tiden 290,460 Brutto Tons, heraf for dansk Regning 81,000 Brutto Tons.

Finlands Handelsflaade har haft en Nettotilgang paa 16 Skibe og 42,000 Tons Brutto. Dampskibsflaaden er øget med 14 Skibe og 22,000 Tons og Motorskibene med 6 Skibe og 20,900 Tons.

Den finske Handelsflaade (excl. Skibe i Indenrigsfart) tæller nu 450 Skibe paa 614,000 Brutto Tons, hvoraf 34 Sejlskibe paa 36,355 Tons.

Islands Handelsflaade er omtrent uforandret fra i Fjor. Den tæller 70 Skibe paa 30,930 Brutto Tons. Heraf er 8 Skibe paa mellem 1,000 og 2,000 Brutto Tons.

## SKIBSBYGNING VERDEN OVER I 1938

Lloyds Register of Shipping har udsendt sin Redegørelse for Skibsbygning i 1938 Verden over, og det viser sig, at Handelsskibe søsat i Løbet af Aaret 1938 er steget stærkt i Antal baade i England og overalt, og Tallet for hele Verdens Skibsbygning 3,033,593 Tons er omtrent 343,000 Tons eller 12,7 pCt. større end forrige Aar og det største Tal, der har været fremme i de sidste 17 Aar. Overhovedet har, bortset fra de fire Aar 1918—21, i hvilke Krigstiden likvideredes og ganske unormale Forhold raadede, et saa højt Tal ikke været naaet siden 1913, det sidste Aar før Verdenskrigen, der var Rekordaar med 3.332.882 Tons.

I det man ser bort fra Skibe under 100 Brutto Tons, blev der i hele Verden — Rusland og Spanien dog delvis undtagne — søsat 1,119 Skibe med 3,033,593

Tons, hvoraf 1,030,375 kom fra Storbritannien og Irlands Beddinger, 2,003,218 fra andre Lande. Englands Andel andrager saaledes 34,0 pCt. af Totalsummen, sammenlignet med 34,2 pCt. i 1937, 40,4 pCt. i 1936, 38,3 pCt. i 1935, 47,5 pCt. i 1934, 27,2 pCt. i 1933 og 51,2 pCt. i 1930. Derefter følger:

Tyskland .....	480,797 Tons
Japan .....	441,720 »
Holland .....	239,845 »
U. S. A. ....	201,251 »
Sverige .....	166,464 »
Danmark .....	158,430 »
Italien .....	93,503 »

Med Hensyn til Forøgelsen, da faldt de 109,553 Tons paa England, de 233,460 Tons paa andre Lande.

I Storbritannien og Irland blev 55 Skibe med 204,256 Tons søsat for udenlandsk Regning, hvilket svarer til 19,8 pCt. af det samlede Tal.

Blandt de fornævnte Skibsbygningslande laa Skibs- og Tonnage-Tallene for Bygning for fremmed Regning saaledes: Tyskland 47 Skibe med 247,106 Tons, Sverige 23 med 113,205 Tons, Danmark 19 med 106,363 Tons, Italien 7 med 63,388 Tons, Holland 53 med 47,208 Tons, mens Japan kun byggede 4 Skibe med 1,915 Tons for fremmed Regning.

Verdenssøsætningen omfatter 190 Skibe paa 6,000 Tons hver og derover, hvoraf 26 paa 10,000 til 15,000 Tons og 13 over 15,000 Tons. Det største var »Queen Elizabeth« med 85,000 Tons, derefter fulgte »Mauritania« med 34,000 Tons, begge bygget i England, og »Pasteur« med 30,000 Tons bygget i Frankrig.

De søsatte Damperes Tonnage androg 1,152,543 Tons, hvoraf 506,102 Tons (48,6 pCt.) blev søsat i Storbritannien og Irland, og 592,441 Tons (51,4 pCt.) i andre Lande.

De søsatte Motorskibes Tonnage androg 1,823,399 Tons. Deraf blev 465,602 Tons eller 25,2 pCt. søsat i Storbritannien og Irland, og 1,357,797 Tons eller 74,5 pCt. i andre Lande.

I 1938 blev der søsat 112 Tankere med 907,053

Tons, hvoraf 31 med 231,069 Tons blev bygget i Storbritannien og Irland. Af de 112 Tankers er de 88 med 731,022 Tons Motorskibe.

## SKIBSREDER, KONSUL D. LAURITZEN

I smukt Udstyr er udsendt — hos Gyldendal — en Bog, skrevet af Salomon J. Frifelt »Konsulen« og omhandlende den nu afdøde Skibsreder, Konsul D. Lauritzens Liv og Indsats.

Det er en Bog, der først og fremmest har Bud til de Unge, der vil frem i Verden. Den fortæller om den unge Knøs, der fra fattige Kaar arbejdede sig frem til at blive en af dansk Erhvervslivs Stormænd, en Mand, der satte en Ære i at skabe Arbejdsmuligheder og Liv, sætte nye Virksomheder i Gang o. s. v.

Baade som Reder og som den egentlige Skaber af det moderne Esbjerg var Konsul Lauritzen genial i sine Dispositioner. Hans Liv er for velkendt til, at det i store Træk skal refereres her. Bogen indeholder en Mængde Enkeltheder til Belysning af »Konsulen«s Karakter. Hans Interesser var vidtspændende, og ikke blot Esbjerg og København blev hans Arbejdsfelt; efterhaanden spændte hans Forretning over mange Lande, og den Lauritzenske Flaade sejler paa alle Have. Ved sin Død Julcaften 1935 var han Ejer af en stor Flaade af moderne Skibe, der gik dels i Ruter, dels i Trampfar.

Hvordan dette Livsværk skabtes, hvordan Ditlev Lauritzen ved sejt Energi og klog Forudseenhed byggede op Sten for Sten for tilsidst at staa som Esbjergs ukronede Konge og som en af dansk Skibsfarts Stormænd, ses klart gennem Bogens Skildringer. Bogen »Konsulen« bør finde Vej til alle de unge Mænd, der som han haaber paa, at der er Chance ude i Livet for at bygge et Virke op til Gavn for sig selv og sine Medmennesker. Tiderne er blevet ulige vanskeligere, men alligevel maa man haabe og tro, at der for den evnerige og viljestærke unge Mand stadig maa være en Vej frem. For ham er der gode Impulser at hente i denne smukke Bog om den store danske Skibsreder.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Responsa Nr. 91.

Til Brug i en Retssag i Frankrig vedrørende s.s. .... anmodes Rederiforeningen om at udtale sig om nedenstaaende Spørgsmaal.

Damperen lastede i December 1937 en Ladning Pyrite fra Setubal til Bordeaux under Micom Charter for Regning franske Befragtere.

Circa 24 Timer efter endt Tillastning og omkring 12 Timer efter Afgangen fik Damperen pludselig stærk Slagside paa Grund af, at Ladningen under Nr. 2 Lugen havde forskubbet sig, og det øverste Lag af Ladningen under denne Luge viste sig at være kommet i en halvt flydende Tilstand og bevægede sig efter Skibets Bevægelser i Bølgegangen Damperen nødsagedes til at gaa ind til Lissabon som Nodhavn, og en officiel Besigtigelse foreskrev, at en Del af Ladningen skulde opløses og shifting boards opsættes og Ladningen derefter genindtages, hvilket skete. Nodhavnsopholdet varede circa 10 Dage.

Medens Damperen henlaa paa Lissabon Red, og inden Losningen var paabegyndt, bemærkedes det, at der ovenpaa Ladningen under Nr. 2 Lugene havde udskilt sig en Del Vand, som man ved at grave Render i Overfladen af Ladningen kunde lede til Rendestenen og derfra udpumpe.

Under Losningen i Bordeaux var det meget vanskeligt at faa Ladningen ud af Skibet, idet den var blevet saa fast, at den maatte hugges løs med Hakker, og det synes klart, at efter at Ladningen i Lissabon havde udskilt et vist Kvantum Vand, havde det været oversflodigt at opstille shifting boards, og det vilde have været tilstrækkeligt at omstuve Ladningen, saa Slagsiden ophævedes.

Der blev taget Laddningsprøver baade i Lissabon og Bordeaux, og Analyserne viste i Lissabon et Vandindhold af op til 12 pCt. af en Del af Ladningen, og Analyse af Proverne taget i Bordeaux under Udlosningen viste et Gennemsnit af 7,4 pCt., medens det samtidig blev oplyst, at Gennemsnittet af 12 andre Ladninger fra Setubal, som i 1937 er kommet til Bordeaux, viste ca. 5,4 pCt. Vand-

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

indhold, og det er utvivlsomt, at Havariet skyldes et unormalt stort Vandindhold i s.s. ....'s Ladning.

Under Sagens videre Behandling blev det oplyst, at den norske Damper .... et Aars Tid tidligere havde haft et ganske analogt Tilfælde. Inden 24 Timer efter Afgangen fra Setubal paa Rejse til New York fik Damperen .... pludselig stærk Slagside og maatte vende tilbage til Setubal, hvor Opholdet varede 3 Uger, med Losning, Opstilling af shifting boards og Genindtagning af Ladningen. Endvidere er det blevet oplyst, at andre Damperer med Pyrite-Ladninger fra Setubal er kommet frem til Losschavnene med Vand slaaende ovenpaa Ladningen, hvilket Vand konstateredes at være fersk Vand udskilt fra Ladningen. Disse Damperer havde haft en rolig Overfart, saa der skete intel Uheld. I Tilfældet med min Damper .... var det kun en Del af Ladningen, som var saa vaad, at den kunde forskubbe sig. Hvis en større Del af Ladningen skulde skride undervejs, kunde man befrygte Skibets Undergang indenfor et saa kort Tidsrum, at Besætningen maaske ikke vilde faa Tid til at redde sig; derfor er Sagen saa alvorlig, og der blevet sat et stort Arbejde ind paa at faa Sagen fuldt opklaret og for at faa lagt Ansvar paa rette Sted og faa sat en Stopper for den gentagne Forsømmelse fra Afskibernes Side ved at afsende Ladningen i en Tilstand, der er farlig for Skibets Sedygtighed.

Befragterne er blevet indstævnet i Paris og Afskiberne medmindstævnet, idet Rederiet og Assurandørerne kræver alle Omkostninger og Tidstab godtgjort.

Ved Afskibningen var Ladningen i en saadan Kondition, at Kaplajnen beskriver den som lignende det Ler Billedhuggerne benytter, altsaa som en plastisk Masse, og det var aldrig faldet ham ind, at der kunde være nogen Fare for Sedygtigheden, hvorimod hans Tanke dengang var, at hvor den leragtige Masse faldt i Skibet under Ladningen vilde den blive liggende, og at det sikkert vilde være svært at faa den ud igen.

I Forbindelse med Forberedelsen af Retssagen har jeg ønsket at føre Bevis for, at Rederierne ikke opsætter

shifting boards for Pyrite Ladninger fra Setubal, da man anser disse Ladninger for transportable uden at kræve ekstraordinære Forsigtighedsforanstaltninger, og til Brug i Retssagen anmoder jeg Rederiforeningen om at udtale sig om det Spørgsmaal.

## Svar.

Dansk Dampskibsrederiforening har svaret, at det efter indgaaende at have undersøgt Spørgsmaalet hos danske Rederier, der har transporteret mange Ladninger »pyrites» fra Setubal, ikke anser, at »shifting boards» er paakrævet til Transporter at nævnte Ladning.

## Nr. 92.

Til Brug under en Retssag forespørges, om det er almindeligt, at et Skibs Maskineri »røres» ved Kajen, formentlig op til ca. halv Kraft, nogen Tid forinden Afgang, selv om Skibet kun har ligget ved Kaj i faa Timer, maa-ske fra ca. ½ Døgn og derover.

Finder — i bekræftende Fald — saadan Igangsætning Sted som en Afprøvning foretaget for en Sikkerheds Skyld.

## Svar.

Det er, selv efter ca. ½ Døgns Ophold ved Kaj, af Hensyn til Sikkerheden paakrævet, at baade Dampskibe og Motorskibe rører deres Maskine medens Skibet endnu er fortojet ved Kaj. Hvorvidt dette bør ske med halv Kraft vil i Dampskibene rette sig efter Forholdene. I Motorskibe vil Maskineriet altid ved Starten udvikle halv Kraft.

## Etniske Tariffer (fortsal).

## 2. Stevedoring Tariffs (current rates).

## § 5.

Loading and discharging fees:

1. General Goods:—	Loading	Discharging
	Kr.	Kr.
a) Agricultural Machinery & Imple- ments per 1000 kg .....	1.10	1.10
b) Locomobiles of 5 tons and over, per piece .....	11.00	11.00
Locomobiles less than 5 tons, per piece .....	5.50	5.50
c) Thrashing Machines of 2 tons and over, per piece .....	5.50	5.50
Thrashing Machines less than 2 tons, per piece .....	3.50	3.50
d) Tractors of 3 tons and over, per piece .....	5.00	5.00
Tractors less than 3 tons, per piece .....	3.00	3.00
e) Motorcars and Chassis (with ship's winches) per piece .....	5.50	5.50
f) Iron in bars, Rails, per 1000 kg	1.00	1.00
g) Butter in kegs .... " " "	1.10	1.10
h) Eggs in cases .... " " "	1.35	1.35
i) Cotton in bales .... " " "	1.05	1.05
j) Furniture .....	2.50	2.50
k) Acids in bottles .... " " "	1.30	1.30
l) Rags in bales .... " " "	1.05	1.05
m) Explosives .....	1.70	1.70
n) Charcoal .....	1.30	1.30
o) Peat .....	1.30	1.30
p) Other general goods " " "	1.10	1.10
2. Goods in bags, all kinds " " "	0.90	0.90
Goods in bags, full cargo .....	0.80	0.80
3. Herrings in barrels ... " " "	0.80	0.80
Empty barrels .....	0.08	0.08
4. Flax, Hemp .....	1.30	1.10
Tow .....	1.50	1.30
5. Paper in bales, rolls .. " " "	1.05	1.05
6. Woodpulp, Cellulose .. " " "	0.95	0.95
7. Plywood, all kinds (Box-Boards, Chair- bottoms) .....	1.10	1.10
Woodwool .....	1.30	1.30
8. Scrap Iron .....	1.10	1.10
9. Coal, Oil Shale .....	—	0.95
Trimming .....	0.28	—
10. Coke .....	—	1.35
11. Oilcakes, in bulk .... " " "	1.10	1.10
12. Grain and Potatoes, in bulk .....	—	1.05
Trimming .....	0.28	—
Salt, ground .....	—	1.05
Salt, unground .....	—	0.90
Kaolin .....	—	1.05
Sulphur .....	—	1.20
13. Potatoes in cases .... " " "	1.10	—
14. Timber:		
a) Deals and Baltens per standard	3.20	—
b) Boards .....	3.60	—
c) Props and Pulp- wood .....	3.10	—
d) Birch, Aspen and Oak Logs .....	1.10	1.10
e) Telegraph Poles, all kinds " " "	1.05	—
f) Sleepers .....	1.00	—

g) Firewood .....	per cub. metre	—	0.35
h) Boards, unedged ..	per standard	4.00	3.50
i) Kappbaks .....	per tult	4.00	—
j) Box-Boards, Par- quettes, ends of Boards .....	per standard	3.75	3.75
k) Plasterer Lalhs ...	" "	3.75	—
l) Planed Boards .....	" "	3.80	—
m) Baulks, unhewn .....	per load	1.50	—

15. For loading or discharging from bunkers and fore- and aftpeaks, not permitting the use of means of lifting, the above charges are 20 per cent. higher.

16. Staging work—Kr. 0.35 per ton. (For account of cargo.)

7 per cent. labour insurance will be charged in addition to above rates.

The above rates apply to vessels fitted steam and motor winches. When hand-winches are used—rates shall be charged 50 per cent. higher.

Winchmen's fees are Kr. 5.50 per man per day; over-time Kr. 1.05 (on Saturdays after 1 p.m. and on days preceding public holidays after 12 noon, and on Sundays and public holidays Kr. 0.65 per hour). 7 per cent. remuneration for doing overtime stowing is Kr. 0.50 per hour per man (on Saturdays after 1 p.m. and days preceding public holidays after 12 noon, and on Sundays and public holidays Kr. 0.65 per hour). 7 per cent. labour insurance will be charged in addition to overtime remuneration.

Tallyman's fee is Kr. 5.50 per hatch and day to which must be added 7 per cent. labour insurance cost. Over-time same as for winchmen.

## § 6.

As regards loading and discharging outside of the limits of the Old Harbour the ship is obliged to pay the expenses connected with the transportation of labourers to the place of loading or discharging.

## § 7.

For extra work incidental to loading or discharging the Receiver or Shipper is charged as follows:

- Cartage of stages to and from vessel—Kr. 3.00 per hatch;
- Hire of stages per hatch per day Kr. 1.00;
- In addition to the rates specified in the paragraph 5, the stevedores are entitled to collect for discharging coal, coke, sulphur, etc. into railway cars or lorries a further Kr. 0.08 per ton for the use of discharging appliances.

## Stuveriföretagens kostnader för arbetarnas semester

Sveriges Redareförening har udsendt et Cirkulære, hvori det hedder:

Som följd av den nya semesterlagen, vilken för stuveriföretagen kommer att medföra ökade kostnader, har Södra Sveriges Stuvareförbund för hamnarne i *mellersta och södra Sverige* beslutat angiva riktlinjerna för läckande av dessa kostnader. Sålunda bör, enligt förbundets beslut, en avgift påföras stuvningsräkningarna för ombord- och landarbete i form av ett procentuellt tilläg på samma sätt och efter samma grunder, som för närvarande gälla i fråga om ersättningen för arbetarnas olycksfallsförsäkring. Tillägget, som enbart skall täcka stuveriföretagens själva kostnader, debiteras särskilt på stuvningsräkningen och beräknas under år 1939 uppgå till omkring 2%. Hinder möter dock icke för de företag, som önska att i kundtaxans priser inkludera jämväl kostnaderna för semestern, oaktat förbundet anser denna debiteringsform av principiella skäl olämplig.

För närvarande torde semesterkostnaden täckas på olika sätt i olika hamnar. Enligt till stuvareförbundet hitills ingångna uppgifter debiteras avgiften på följande sätt:

- 1 procent å stuvningsräkningens belopp:  
Kalmar 1½ %, Köping 2 %, Landskrona 2 %, Malmö 2 %, Norrköping 1½ %, Oskarshamn 2 %, Oxelösund 3 %, Varberg 2 %, Västervik 1½ %.
- 1 vissä ören per ton resp. standard utöver taxans priser.  
Göteborg .... 6½ öre per ton, motsvarande per standard  
Karlskrona . 1 " " " 2 öre per standard  
Ronneby .... 1 " " " 2½ " " " "  
Stockholu .. 3 " " " 7½ " " " "
- Avgiften inlagd i taxepriiset.

Hälsingborg, Nynäshamn, Trelleborg, Uppsala, Ystad.

För övriga hamnar kommer uppgift senare att lämnas. I fråga om Norrland har överenskommelse mellan föreningen och Norrlands Stuvareförbund träffats därom, att en avgift av 1½ % å stuvningstaxans bruttobelopp skall utgå i samtliga hamnar, där förbundet äger medlemmar, dock skall kostnaderna för det till arbetarna utgående övertidstillägget ej medlagas vid procentberäkningen. Denna procentsats gäller provisoriskt in till den 1 april 1939, då avsikten är att vid de kommande marginalförhandlingarna med Norrlands Stuvareförbund närmare fastställa procentsiffran för de olika hamnarna.

Göteborg den 20 januari 1939.

Sveriges Redareförening.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der har været en noget lysere Tone over Kornmarkederne i den forløbne Uge, og et ret betydeligt Antal Baade er sluttet i de forskellige Korntrades. Desværre er det imidlertid en Kendsgerning, at der er mere end tilstrækkelig Tonnage, og der har derfor ikke været nogen Lejlighed for Rederne til at opnaa bedre Rater. Iøvrigt er den internationale Vareudveksling for en stor Del afhængig af de storpolitiske Forhold, og Hitlers Tale i Mandags udlægges jo almindeligvis som en Fredstale, hvilket allerbedst fremgaar af den gunstige Reaktion, der har fundet Sted paa Verdensbørserne. Hvis Hitlers Udtalelse om, at han venter en lang Fredsperiode virkelig skulde gaa i Opfyldelse, er der Haab om, at vi i den kommende Tid vil se bedre Forhold paa Fragtmarkedet.

River Plate har taget nogle Baade til U.K. Cont. Destinationer for Februar og Marts Lastning. Disse Baade rapporteres officielt at være sluttet til Minimalraterne, men der er stærk Grund til at tro, at Rederne under en eller anden Form har givet Befragterne en Koncession og at de opnaaede Rater faktisk ligger mellem 1/6d. og 2/- under Scheduleraten. Til Destinationer uden for Minimalrate rangen noteres stadig Bahia Blanca/Callao til 13/6d., ligesom der er Mulighed for at gøre Forretning n. a. San Lorenzo/Japan til omkring 20/-.

Fra Golfen og Northern range er sluttet enkelte Baade til U.K. Cont. til Scheduleraterne.

Pacifickorn har ligget ret interesseløst, men der er Tegn, der kunde tyde paa, at dette Marked vil vise større Aktivitet i den kommende Tid. Enkelte Baade rapporteres sluttede fra Vancouver til Vladivostock til \$4,10, Option Puget Sound/Columbia river Lastning til \$24.-.

Australien har været stærkt aktivt, og paa to Dage sluttedes ikke mindre end 10 Baade for Korn til U.K. Cont. Option Shanghai Taku Bar Vladivostock. Til U.K. Cont. Destinationer betaltes Minimalraterne; det samme var Tilfældet for Shanghai og Taku Bar, og til Vladivostock betaltes Rater, der laa mellem 19/6d. à 20/-. Saavidt det vides, vil Størstedelen af disse Baade løse i det fjerne Østen, idet adskillige Ladninger er solgt saavel til Russerne som til Shanghai. Iøvrigt er ca. Halvdelen af den finske Sejlskibsbaade sluttet fra Australien/hjem. De opnaaede Rater ligger omkring 25/-.

Majs fra Sydafrika har været stille, men da der stadig er temmelig stort disponibelt Eksportoverskud, venter man relativt hurtigt fornyet Aktivitet. En enkelt Baad sluttedes fra Durban til 17/-, ligesom der ogsaa sluttedes en handy Baad fra Beira til 19/- Basis p.p. U.K.

Det amerikanske Marked er fortsat sløjt. Der er

stadig enkelte Scrapjernslaster i Markedet fra Northern range eller Golfen til Japan. Rateniveauet er uforandret.

Fra Vestindien har Efterspørgslen efter Sukkertonage til U.K. Cont. været beskeden. Der er sluttet enkelte Baade til Rater, der ligger omkring 16/- Basis Cuba Lastning, 1/- mindre fra San Domingo.

Pacifickystmarkerne har været en Smule livligere. Vancouver/U.K. har gentagne Gange sluttet til 23/- for Februar/Marts Lastning paa sædvanlige f.i.o. Betingelser. Transpacific er der gjort enkelte Forretninger paa f.i.o. Basis, bl. a. sluttedes engelsk 470,000 cbft. bale Baad til £6700.— Basis Tsingtao eller Shanghai, ligesom dansk Motorskib, 430,000 cbft. bale sluttedes til £6250 Basis 1 Lossehavn Taku Bar/Shanghai range. Til Australien indikeres £6500 for 450,000 cbft. bale Baad f.i.o.

Østens Markeder har været stille. Soyabønneraten ligger nominelt omkring 26/-, men det kniber med at faa Varerne ned til Udskibningshavnene, og saa vidt vides bliver der næppe noget at gøre paa dette Marked før for tidlig Marts Lastning.

Fra Saigon er sluttet til 27/3d. for fuld Ladning, ligesom adskillige Parcels er sluttet p.p. Frankrig til Rater omkring 26/-.

Fra Philippinerne er sluttet norsk Dieselbaud med Sukker til Golfen eller U.S. Atlantic til \$6.60 for Februar Lastning, hvilket kan gentages pr. April. Fra Birma er sluttet et Par Baade med Ris til Holland til 26/6d. Marts Lastning, og Befragterne er aabne for yderligere Tonnage paa disse Betingelser.

De europæiske Markeder ligger stadig elendigt.

Endnu er der kun svage Tegn til forøget Aktivitet paa Trælastmarkederne. Kulmarkederne er desværre ogsaa uforandrede, selv om Tonen fra Wales til Plate maaske er en Kende fastere. Sidste Slutning i denne Retning blev gjort til 9/6d., hvilket er en Forbedring paa 6d.

Middelhavet/hjem viser ikke større Udsving. Tilgangen af nye Ordre er relativ god, men ogsaa for dette Marked gælder det, at den disponible Tonnage er mere end tilstrækkelig til at dække Befragternes Behov.

Paa Timechartermarkedet har der været ret god Efterspørgsel. 7000 Tonner sluttedes for 4/6 Maaneder Far East Trade til 4/6d., og en 10,500 Tonner sluttedes for en Far Eastern Round, Levering og Tilbagelevering Australien til 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Forskellige Baade er sluttet for timecharter trip across Levering U.S.N.H., Tilbagelevering denne Side til Rater omkring \$1.50.

I Vestindiafarten er Forholdene stadig elendige. Værdien af 3000 Tonner ligger næppe over \$1.10 for Rundtur.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Lloyds List's Index

Lloyds List har offentliggjort Beregningen af Fragtindex for 1938, ledsaget af en Række Oplysninger om de enkelte Trades, Varegrupper m. m., hvoraf fremgaar, at Aaret, hvad man jo vidste i Forvejen, har vist stadig Nedgang. Med Gennemsnit for 1923 ansat til 100 er Index for 1938 beregnet til 91.4 mod 115.4 i 1937 og 76.5 i 1936.

Gennemsnitstallet for 1938 viser saaledes en Nedgang paa næsten 20 Procent i Forhold til 1937, hvis Index 115.4 var det højeste siden 1923. Ser man paa Tallene for de sidste tre Aar, vil man se, at der har været stor Bevægelse. Det ses, at 1937-Tallet var 50 pCt. højere end Aaret forud, men i 1938 kunde man som bekendt ikke holde Fragterne oppe og Lloyds List nævner de kendte Aarsager hertil, manglende Beskæftigelse fra Sydamerika og deraf følgende Trafik paa kortere Korntrades m. m. Bladet gør endvidere opmærksom paa, at selv om Gennemsnitsraterne for 1938 ligger 20 pCt. højere end i 1936, maa man regne med, at Driftsomkostningerne er steget

stærkt, for britiske Skibe 35 à 40 Procent. Hele Aaret 1938 led svært under den store Oversflod af Tonnage.

### Direktør H. P. Berg trækker sig tilbage

Direktør H.P. Berg, Nakskov Skibsværft, oplyser, at han i nær Fremtid trækker sig tilbage fra Ledelsen af Nakskov Skibsværft, som han har været Direktør for i 14 Aar.

Direktør H. P. Berg, der for et Aars Tid siden fyldte 70 Aar, kan se tilbage paa 40 Aars Arbejde i Det Østasiatiske Kompagni eller Virksomheder, der staa Kompagniet nær. Direktør Berg begyndte i det gamle Thingvalla-Selskab, men kort efter at Det Østasiatiske Kompagni var blevet stiftet, blev han Styrmand i Kompagniet, Forer, og i de følgende Aar førte han forskellige af Kompagniets Skibe, indtil 1915, da han blev Leder af Det Vestindiske Kompagnis Hovedsæde i St. Thomas. Han blev paa denne Post indtil 1920, da han paany vendte hjem til Danmark for at overlage Posten som Chef for Det Østasiatiske Kompagnis Skibsinnspektion.

Fem Aar senere overtog han saa Stillingen som Leder af Nakskov Skibsværft. I de forløbne fjorten Aar har Nakskov Skibsværft været i stadig Udvikling. Både Værftet og Nybygningerne er vokset i Størrelse, og Værftet har et godt Navn i Skibsfartskredse Verden over, en Udvikling, som Direktør H. P. Berg har Æren for.

#### Oplægningerne

viste 24. Januar 24 Skibe, 26,709 Brutto Tons, 40,038 Dødvægt, og i denne Uge, 31. Januar en betydelig Stigning: 28 Skibe, 36,944 Brutto Tons, Dødvægt 54,420.

#### Skoleskibet »Danmark« til Verdensudstillingen

Skoleskibet »Danmark« skal paa Togt til Verdensudstillingen i New York i August Maaned i næste Vintertogts Begyndelse. I den Anledning afkortes Sommertogtet, og Vintertogtet rykkes tilsvarende frem.

Skoleskibet »Danmark« vender hjem fra Mexicogolfen i næste Maaned, og det kunde forsaavidt godt gaa til New York paa sit Sommertogt, men man regner med, at et saadant Besøg vil »drukne« i den Mængde Begivenheder, som er knyttet til Verdensudstillingen den første Maanedstid og det er derfor vedtaget at sende Skoleskibet ud paa det næste Vintertogt allerede i August, saa det kan være i New York, mens Udstillingen endnu er aaben.

#### Fem Aarsplan for Aarhus Havn

Havneingeniør Gebauer har udarbejdet en ny 5 Aars Plan for Udvidelse af Aarhus Havn, og Planen var foreleden til Behandling i Byraadet.

Der stilles Forslag om at nedbryde en Række af de gamle Moler og opføre en moderne Turistkaj, ligesom andre Molearme skal udbygges.

Den samlede Udgift er anslaaet til 6 Mill. Kr., hvoraf det kun bliver nødvendigt at laane 1 Mill. Kr.

#### Verdens mærkeligste søgaaende Skib

En Amerikaner fra Philadelphia har købt Verdens mærkeligste Skib.

Det er en Sejlbaad, fremstillet af to polynesiske Kanoer og simpelthen forbundet med Bjælker, der er lagt paa tværs.

Det stolte Skib fører to Master og har allerede tilbagelagt en Rejse fra Honolulu til Cannes. Rejsen gik gennem Suez Kanalen og varede kun 2 Aar.

#### Danske Søfolks Sparepenge

Gennem Udenrigsministeriet foreligger der i disse Dage Meddelelse om danske Søfolks Hjemsendelse af Sparepenge fra Udlandet, gennem den stedlige danske Udenrigsrepræsentation. For 1938 er det Beløb, der paa den Maade er hjemsendt, dog saa beskedent som kun 6037 Kr. I 1937 var det 18,294 Kr.

Beløbene synes ret stærkt svingende Aar for Aar, men medens der tidligere er hjemsendt ganske anderledes store Beløb pr. Aar, synes man nu at være kommet ned paa ganske beskedne Beløb.

#### Sejladsen paa Archangel

Sovjetblade oplyser, at det sidste trælastede Skib i den nu afsluttede Sæson afgik fra Archangel til Udlandet den 29. December. Fra Archangel afgik ialt 447 Skibe til Udlandet med Trælast i Løbet af 1938, og deraf var 100 russiske Skibe. Fra Onega afgik i samme Sæson 69 Skibe med Trælast til Udlandet, deraf 2 russiske. Det meddeles i denne Forbindelse, at Trælastfarten fra Onega er steget 350 pCt. siden 1924.

#### Francos »sorte Liste«

Efter hvad der meddeles fra London, skal de spanske Nationalister have udarbejdet en »sort Liste« over Firmaer og Skibe, som har hjulpet det slagne Barcelona, en Omstændighed der er Genstand for megen Omtale i England. Der er i det mindste 80 Skibe under britisk Flag, som regelmæssigt er gaaet paa Regerings-Spanien paa Listen. Francos Regering har en Søfartsafdeling, som bl. a. effektivt har taget sig af Malmeksporten fra Huelva og Nordspanien, og denne Afdeling har en »sort Liste« over Skibe, som gik »Fjenden« Ærinder og blev Blokadebrydere, hvis man kan bruge dette Udtryk. Det meddeles endvidere, at hvis et Skib fra den sorte Liste sendes til Francos Havne, bliver Skibet returneret men uden Last.

#### Forbudt Zone omkring Leningrad

Reuters Bureas Korrespondent meddeler: Der er oprettet en forbudt Zone i en Bredde af ca. 50 eng. Mil omkring Leningrad ud mod Grænsen. Zonen omfatter Byerne Kronstadt og Schlüsselburg. Ingen kan komme ind i denne Zone uden Politiets Tilladelse, og der er fastsat strenge Regler med Hensyn til Svømning, Sejlsads og Jagt indenfor Zonen. Opførelse af Landsteder i de lukkede Distrikter er strengt forbudt.

Udenlandske Skibe maa sejle i sovjetrussiske Territoriarvande i Overensstemmelse med Traktaterne og de særlige internationale Regler.

#### Islands Handelsomsætning i 1938

Islands Import udgjorde i Aaret 1938 49,1 Mill. Kr. og Eksporten 57,8 Mill. Kr. mod henholdsvis 51,6 og 58,9 Mill. Kr. i 1937. Klipfiskeeksporten udgjorde i 1938 37,300 Tons mod 28,000 Tons i 1937. — Klipfiskelegrene pr. 31. Decembere 1938 var 3,900 Tons mod 2,700 Tons 1937. Sildefangstene i Aaret 1938 blev 347,000 Tønder mod 211,000 Tønder i 1937 og 1,53 Mill. Hektoliter Fabriksild mod 2,17 Mill. i 1937.

#### Nvbygning paa Nakskov Værft

Nakskov Skibsværft har afsluttet Kontrakt med The United Molasses Company Ltd., London, om Bygning af et 10,500 Tons Diesel Motortankskib til Levering i 1941.

#### Nvbygning til Rederiet A. P. Møller

Fra Odense Staalskibsværft søsattes i Onsdags Nybygning Nr. 76: en 8,500 Tons Passenger- og Lastbaad, der bygges til A. P. Møllers Rederier. Skibet, der bygges til Lloyds højeste Klasse, er en aaben Shelterdækker med Krydsershæk og »Maierform« Linier.

Dimensionerne er: Længde overallt 466', 0", Længde mellem p.p. 433' 0", Bredde paa Spant 57' 8", Dybde til øverste Dæk 37' 7½". Maskineriet bestaar af en 9-cylindret Dieselmotor, der udvikler 6,125 I.H.K. og giver Skibet en Fart af 14,7 Knob. Paa Baadedækket indrettes komfortable Kahytter for 12 Passagerer, og der arrangeres Sportsdæk og Svømmebassin ombord.

Afløbningen, der forløb yderst vellykket, overværedes bl. a. af Frøknerne Mærsk-Møller, Svendborg, Kommitteret i Dampskibsselskabet af 1912, Direktør Raun med Frue, endvidere af Hr. Mærsk Mc Kinney Møller, København, saml af Repræsentanter for Lloyd's Register og Værftet. Baaden døbes af Fru Direktør Raun og fik Navnet »Lexa Mærsk«.

#### »C. F. Tietgen« til Ombygning

M/S »C. F. Tietgen« er nu taget ud af Aarhus-Ruten for at gaa til Helsingør Skibsværft for Ombygning. »C. F. Tietgen« skal for bedre at kunne maale sig i Fart med den nye Aarhus-Baad, der er under Bygning i Helsingør, have et nyt og kraftigere Maskineri, medens den gamle Maskine tages ud for at anvendes i den nye Fragtbaad, som D. F. D. S. ligeledes har under Bygning.

Ombygningen af »C. F. Tietgen« vil være henimod 4 Maaneder; der regnes med, at den vil blive færdig noget inden den nye Aarhus-Baad, som efter Planen skal sættes i Fart omkring den 1. Juli. Søsætningen af det nye Skib vil antagelig ske i Begyndelsen af April.

#### Sveriges Motorsejlskibsfart og dens Udvikling

Den i 1938 nedsatte svenske Sjøfartskomiteé, der har faaet til Opgave at fremkomme med en alsidig Udredning om den svenske Skibsfart, har den 14. December i Fjor afgivet sin første Betænkning med Tittlen »Belänkande och förslag angående den mindre skeppsfartens kapitalförsörjning för tonnageets förnyelse.«

Til Bedømmelse af dette Spørgsmaal har Komiteens Betænkning anset det for nødvendigt at foretage en indgaaende statistisk Udredning angaaende den Skibsfart, der er Tale om, særlig Motorsejlskibsfartens Udvikling og nuværende Forhold. Komiteen er kommet til det Resultat, at den mindre Skibsfart har betydelige Opgaver at udføre indenfor sit Virkeomraade, og ogsaa ment, at Forholdene tyder paa, at denne Skibsfart har Udviklingsmuligheder, samtidig med, at man fremhæver det stærkt fremtrædende Behov af Fornyelse af den motoriserede Sejlskibsskifte. Komiteen fremsætter derfor Forslag vedrørende den mindre Skibsfarts Kapital til Tonnagens Fornyelse, og denne Behandling foreligger altsaa nu i Pjecen som Særtryk af »Sveriges almäna Sjöfartsförenings Tidsskrift«. Den indeholder mange Synspunkter af Interesse for den nævnte Skibsfartskategori, og Pjecen kan faas for en Pris af Kr. 2,— gennem Rekvizition fra A.B. Svensk Flagg, Kungsgatan 17, Stockholm.

#### »Lucellum«

Motortankeren »Lucellum«, som er blevet bygget paa Odense Staalskibsværft, er nu efter en sidste Prøvetur blevet afleveret til Bestilleren, Messrs. H. E. Moss & Co., Liverpool. Det er det største Skib, der nogensinde er bygget paa Odense Staalskibsværft, det har en Dødvægt af 14,500 Tons og løber en Fart af 12½ Knob. Der er installeret B. & W. Motorer.

## PERSONALIA

#### Dødsfald

Fhv. Dampskibsfører J. C. Jørgensen, er død, 81 Aar gammel.

Kapt. Jørgensen var født paa Taasinge. Efter nogle Aars Sejlsads tog han Navigatørexamen ved Svendborg Navigationsskole og fik derefter eget Skib at føre. Bl. a. sejlede han paa amerikanske Havne under Verdenskrigen.



ODENSE

SVENDBORG

**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
G. 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.-ADR.: "HOPPE"

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

SKIVE

VEJLE

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet »Norden«, Kaptajn *H. Meinertz*, Nordby, er afgaaet ved Døden, 74 Aar gammel. Kaptajn Meinertz sejlede i sine yngre Aar med Fanøskibe og kom derfra ind i »Norden« som Fører, indtil han for en Snæs Aar siden gik i Land og bosatte sig paa Fano, hvor han i Aarenes Løb fik en Række Tillids- hverv.

**70 Aar**

Fyrmester ved Dueodde Fyr, Reserveløjtnant *C. Lisberg-Poulsen* fyldte 70 Aar den 31. Januar.

Den 4. Februar fylder tidligere Fører i C. K. Hansens Rederi Kaptajn *Mads Sorensen* 70 Aar. Kaptajn Sorensen tog sin Afsked 1919 og blev senere skibskyndig Besigtigelsesmand ved Sø- og Handelsretten indtil 1935.

Den 5. Februar fylder Kaptajn *J. J. Jensen* 70 Aar. Kaptajn Jensen har i sin Tid forl forskellige Skibe, bl. a. var han med paa Knud Rasmussens Ekspedition til Kap York 1910.

**60 Aar**

Sofartschef ved De danske Statsbaner, Kaptajn *C. H. Neergaard*, fylder den 6. Februar 60 Aar. Kaptajn Neergaard indtraadte i Statsbanernes Tjeneste 1903 og udnævntes til Sofartschef 1929.

**25 Aar i Redningsvæsenet**

Opsynsmand ved Rønne Redningsstation *A. D. Flade* havde den 1. Februar været 25 Aar i Redningsvæsenet.

**Afsked**

Forvalter *J. V. Rathje* har taget sin Afsked fra Københavns Frihavnsselskab efter 36 Aars Tjeneste. Forvalter Rathje, der netop 1. Febr. er fyldt 70 Aar, har fra 1905 været ansat paa Overforvalterens Kontor, og paa denne Post været i Forbindelse med saa godt som alle Frihavns Kunder. Han har udfyldt sin Plads med megen Dygtighed.

**POSITIONSLISTE PR. 31. JANUAR 1939****A**

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aara*, Bastrup, afg. Gdynia 16.1.  
s.s. *Aaro* ank. Huelva 20.1.  
s.s. *Aase* ank. Lisbon 14.1.  
m.t. *Aase Mærsk* ank. Venezuela 23.1.  
s.s. *Absalon* ank. Gdynia 23.1.  
m.s. *African Reefer* afg. Marseille 30.1.  
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, pass. Galle 30.1. p.R.t. Port Sudan hjg.  
s.s. *Agnete* ank. Rouen 18.1.  
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Antwerpen 25.1.  
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 31.1. til River Plate.  
s.s. *Alfa* ank. Aalborg 6.1.  
s.s. *Alf* afg. Methil 26.1. til Esbjerg.  
s.s. *Algarve* ank. Tel-Aviv 29.1.  
s.s. *Algier* ank. Palermo 28.1.  
m.s. *Almena* afg. Kbhvn. 18.1. til Tel Aviv.  
m.s. *Alsia*, Borch, pass. Dover 28.1. p.R.t. London hjg.  
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Frederikshavn 2.1.  
m.s. *American Reefer* afg. Bahia Blanca 26.1.  
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Seattle 27.1. udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Rouen 23.1.  
m.s. *Asnæs* pass. Spurn Point 30.1.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Baltimore 22.1.  
s.s. *Anna* ank. Kotka 30.1.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Christobal 26.1. til Los Angeles udg.  
s.s. *Anne* afg. Liverpool 5.1. til Palestina.  
m.s. *Argentina* ank. Rosario 30.1.  
m.s. *Arizona* ank. København 1.2.  
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Sydney, N.S. 19.1.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Ækvator 25.1. p. R. t. Yokohama.

m.s. *Asia*, Andersen, afg. Dunkirk 31.1. til Rouen hjg.  
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Boness 28.1.  
s.s. *Aslaug* afg. London 27.1. til Alexandria via Antwerpen.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Hondagua 17.1.  
s.s. *Astra* afg. Pastellillo 24.1.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. New York.  
m.s. *Australian Reefer* ank. Seattle 21.1.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Agulhas 25.1. p.R.t. Las Palmas hjg.  
s.s. *Avance* ank. Korsør 19.12.

**B**

s.s. *Belgien* ank. Antwerpen 25.1.  
m.t. *Bente Mærsk* ank. Civitavecchia 23.1.  
s.s. *Bergenhuis* ank. Stettin 31.1.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Bes* pass. Dover 30.1.  
s.s. *Betta* ank. Tel-Aviv 29.1.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Nuevitas 19.1.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Norfolk 23.1.  
s.s. *Birgitte* ank. Malta 20.1. p. R. t. Manchester.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. Aalborg 27.1. til West Indien.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt i Kbhvn.  
m.s. *Bonita*, Farup, ank. Boston 29.1.  
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Saigon 30.1. hjg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, ank. Rotterdam 29.1.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rouen 30.1.  
m.s. *Brasilian Reefer* ank. Rio de Janeiro 29.1.  
s.s. *Brasilien* ank. Nørresundby 28.1.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. New York 20.1. til London.  
s.s. *Britta* afg. Nantes 31.1.  
s.s. *Broholm* ank. Antwerpen 30.1.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Hampton Roads Va., U.S.A. 29.1.  
s.s. *Brynhild* ank. Frederikshavn 18.1.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31.1.39

LONDON.....	22.40	MADRID.....	30.00
NEW YORK.....	479 75	AMSTERDAM.....	259 25
BERLIN.....	192,20	STOCKHOLM.....	115.50
PARIS.....	12.80	OSLO.....	112.70
ANTWERPEN.....	81 10	HÆLSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108 40	PRAG.....	16.55
ROM.....	25.45	WARSAWA.....	91.00

## C

- m.s. *California* afg. Buenos Aires 1.2. til Santos.  
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Kingston 30.1. til St. Thomas hjg.  
 m.s. *Canadian Reefer* pass. Cristobal 31.1.  
 s.s. *Carmen* afg. Manchester 31.1.  
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Rotterdam 21.1.  
 s.s. *Charkow* forv. ank. Middelfart 31.1.  
 m.s. *Chastine Mærsk* ank. Singapore 26.1.  
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Haifa 24.1.  
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Kap Leeuwin 28.1. p.R.t. Las Palmas hjg.  
 m.s. *Chr. Holm* afg. Aruba 24.1. til Santos.  
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Antwerpen 23.1.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 27.1.  
 s.s. *Christiansborg* ank. Lagos 24.1.  
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Danzig 29.1.  
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt Kbhvn.  
 m.s. *Columbia*, Bronér, afg. Yokohama 20.1.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Liverpool 27.1.  
 s.s. *Cyril*, Lisberg, ank. Huelva 28.1.

## D

- s.s. *Dagmar* ank. London 30.1.  
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 25.1.  
 s.s. *Dugmar* afg. Goole 23.1.  
 m.s. *Dania*, Danholt, afg. Danzig 29.1. til Zeebrügge.  
 m.s. *Danmark* afg. Nyborg 1.2.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Hamburg 29.1. hjg.  
 s.s. *Delaware* ank. Helsingør 19.1.

## E

- s.s. *E. M. Dalgas* ank. Aarhus 19.1.  
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Lagos 19.1.  
 s.s. *Effle Mærsk* ank. Gdynia 23.1.  
 s.s. *Egholm* afg. Zeebrügge 26.1. til Genua.  
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Bahia Blanca 28.1.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Teneriffe 19.1.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. New York 23.1.  
 s.s. *Elisabeth* afg. Kotka 12.1.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Alexandria 20.1.  
 s.s. *Ellen* oplagt.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Dunston/Tyne 29.1.  
 s.s. *Else* ank. Aalborg 18.1.  
 s.s. *Emanuel* ank. Aalborg 17.1.  
 s.s. *Emilie Mærsk* pass. Dungeness 12.1. til Halifax.  
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Colombo 17.1.  
 s.s. *Energi* forv. ank. Næstved 31.1.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Kbhvn. 30.1.  
 s.s. *Enigheden* ank. Kristiansand S. 28.1.  
 s.s. *Erik Boye* pass. Azorerne 21.1.  
 s.s. *Erindring* ank. Bremen 30.1.  
 s.s. *Erna* afg. Catania 30.1.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. København 1.2.  
 s.s. *Ester* pass. København 28.1.  
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, oplagt i Svendborg.  
 s.s. *Estrid* afg. Savona 19.1. til Haifa.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Flores p.R.t. St. Thomas udg.

## F

- s.s. *Fano*, Korff, oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Finland* ank. Aarhus 26.1.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Ushant 31.1. p.R.t. Dunkirk udg.  
 s.s. *Flynderborg* pass. Hanstholm 30.1.  
 s.s. *Frankrig* afg. Gdynia 24.1. til Delfzyl.  
 s.s. *Fredensborg* afg. Monastir 28.1.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Grimsby 29.1.  
 s.s. *Freja* ank. London 20.1.  
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 21.1.  
 s.s. *Frode* afg. New York 27.1. til Oslo.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

- s.s. *Georgia* ank. Camden 26.1.  
 s.s. *Gerda* pass. Gibraltar 1.2.  
 s.s. *Gerd* afg. Haifa 15.1. til London.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. Stettin 28.1.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Hongkong 18.1. til Manila.  
 s.s. *Gorm* afg. Neufahrwasser 30.1. til Gulfen.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Shanghai 27.1. til Hongkong.

- s.s. *Grete* pass. Ushant 29.1.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Gudena* afg. Karlskrona 25.1. til Danzig.  
 s.s. *Gudrun* pass. Ushant 18.1. til Dakar.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Philadelphia 26.1. til London.  
 s.s. *Gunhild* i Kbhvn. 31.1.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Haifa 19.1.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 16.1. til Hongkong.  
 s.s. *Gyda* pass. Gibraltar 27.1. vestlg.

## H

- s.s. *H. H. Petersen* ank. Lysaker 29.1.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Odense 28.1.  
 s.s. *Halfdan* afg. København 31.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Bornholm 28.1.  
 s.s. *Hanne* ank. Kbhvn. 24.1.  
 s.s. *Hans*, From, ank. København 1.2.  
 s.s. *Hans Broge* ank. Rochester 25.1.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Gravesend 27.1. til Halifax via Calais.  
 s.s. *Harald* afg. København 26.1. til Manchester.  
 s.s. *Harriet* ank. Lissabon 28.1.  
 s.s. *Helene* pass. Hantsholm 31.1.  
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 25.1.  
 m.s. *Helvig* ank. Palestina 21.1.  
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Minalitlan 17.1.  
 s.s. *Henry Tegner* pass. Cape Sagres 23.1.  
 m.s. *Herdis* pass. Gibraltar 20.1. p. R. t. Haifa.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. San Pedro 13.1.  
 s.s. *Hilde* afg. Beyrouth 12.1. til Haifa.  
 s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 30.1. til København.  
 s.s. *Holland* afg. Aarhus 26.1. til Danzig.  
 s.s. *Hroar* ank. København 30.1.

## I

- m.s. *India*, Krarup, afg. Manila 31.1. til Hongkong udg.  
 s.s. *Inga*, oplagt Kbhvn.  
 s.s. *Inger Toft* ank. Danzig 31.1.  
 s.s. *Inger* ank. Casablanca 28.1.  
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Antwerpen 19.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Zeebrügge 29.1.  
 m.s. *Ireland*, Meinertz, afg. Philadelphia 30.1. til New York.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, Gdynia 28.1.  
 s.s. *Ivar* ank. København 24.1.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 30.1.  
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Baltimore 27.1.  
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Tampico 16.1.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Porto Empedocle 27.1. udg.  
 s.s. *Jenny* ank. Halden 31.1.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Antwerpen 16. 1. til Casablanca.  
 s.s. *Johanne* afg. Haifa 29.1.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Antwerpen 14.1.  
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 29.1.  
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 19.1.  
 s.s. *Juliane* afg. Immingham 23.1.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Marseilles 30.1. udg.  
 s.s. *Jutta* pass. Gibraltar 30.1.  
 s.s. *Jytte* pass. Hammershus 17.1. østg.  
 s.s. *Jægersborg* pass. Skagen 30.1.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, dokker Helsingør.  
 s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. New York 29.1.  
 s.s. *Karen* pass. La Coubre 27.1. indg.  
 s.s. *Karen Toft* afg. Setubal 29.1.  
 s.s. *Karla* afg. Svendborg 1.2.  
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 28.1.  
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Hamborg 11.1. til Sortehavet.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Spurn Hd. 27.1. indg.  
 s.s. *Kentucky* afg. St. Vincent 27.1. til København.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Gøteborg 1.2. udg.  
 s.s. *Kirsten* afg. Goole 21.1. til Hamburg.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Danzig 17.1. til Bordeaux.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Odense 27.1.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Brake 26.1. til Esbjerg.  
 s.s. *Knut* pass. Gibraltar 23.1.  
 s.s. *Kongea* ank. Marans 24.1.

## L

- s.s. *Laila* afg. New York 27.1.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Colombo 29.1. til Penang udg.  
 s.s. *Lars Kruse* afg. Burntisland 24.1. til Leith.  
 s.s. *Laura* ank. Buenos Aires 27.1.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Aden 22.1. til Fushiki.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Vizagapatam 21.1.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Fowey 12.1. til Portland, Me.  
 s.s. *Lilian* ank. Schiedam 28.1.  
 s.s. *Lilleborg* afg. Vejle 31.1.  
 s.s. *Lily* ank. Drogheda 17.1.  
 s.s. *Linda* afg. Las Palmas 31.1.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Burntisland 28.1. til Grenaa.  
 s.s. *Lotta* ank. Haifa 29.1.  
 s.s. *Lotte* afg. Shields 26.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Louisiana* afg. Pernambuco 25.1. til Teneriffe.  
 m.s. *Lundby* afg. Lisbon 21.1. til New York.

## M

s.s. *M. C. Holm* pass. Barry 20.1. p. R. t. New York.  
 s.s. *Magnus* afg. Havre 28.1. til Bordeaux.  
 s.s. *Maja* afg. Kalundborg 29.1.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Portland 24.1. udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Mackenzie River 5.1.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Savannah 17.1.  
 s.s. *Margit*, Johansen, i Westindien (Timecharter).  
 s.s. *Maria Toft* ank. Bayonne 28.1.  
 s.s. *Margrete* ank. Themsen 23.1.  
 s.s. *Margrethe* afg. Randers 31.1. til Odense og København.  
 s.s. *Maria* afg. Dakar 31.1.  
 s.s. *Marianne* afg. Gdynia 21.1.  
 m.t. *Marie Mærsk* ank. Antwerpen 25.1.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Liverpool 20.1. til Jaffa.  
 s.s. *Marna* afg. Coronel 30.1.  
 m.s. *Marocco* ank. Antwerpen 31.1.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Helsingør 24.—25.1.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Dakar 25.1.  
 s.s. *Marx* afg. Danzig 24.1.  
 s.s. *Maryland* afg. Madeira 25.1. til København.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Antwerpen 24.1.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Antwerpen, 31.1. udg.  
 s.s. *Mercur* i Svendborg.  
 s.s. *Mette* pass. Helsingør 20.1. syd.  
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Singapore 31.12. til Swatow.  
 s.s. *Minsk* ank. København 30.1.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Immingham 29.1.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Seaham Harbour 27.1.  
 s.s. *Najaden* ank. London 28.1.  
 s.s. *Nancy* ank. Wolgast 24.1.  
 s.s. *Nerma* ank. Rotterdam 30.1.  
 s.s. *Nevada* ank. Santos 28.1.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Portland, Ore. 18.1.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 14.1.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Methil 24.1.  
 s.s. *Niobe* ank. Genoa 28.1.  
 s.s. *Norco* ank. Newcastle-on-Tyne 22.1.  
 m.s. *Nordbo* afg. Buenos Aires 16.1. til Dakar.  
 s.s. *Nordborg* ank. Boston 27.1.  
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 25.1.  
 m.s. *Norden* ank. Balboa 20.1. p. R. t. New York.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Santos 19.1. til Buenos Aires.  
 m.s. *Nordhavet* pass. Ushant 12.1. p. R. t. Dakar.  
 m.s. *Nordhval* afg. Portland, Ore. 10.1. til Yokohama.  
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 10.1. til Jacksonville.  
 s.s. *Nordlys* ank. Manchester 26.1.  
 m.s. *Nordpol* pass. Dungeness 26.1. østg.  
 m.s. *Nordvest* ank. Houston 18.1.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Durban 30.1.

## O

s.s. *Odin* afg. Göteborg 1.2. til København.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* pass. Barry 26.1. p. R. t. Cardiff.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Gdynia 25.1. til Aalborg.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Wallaroo 19.1.  
 m.s. *Oregon* afg. Aalborg 13.1. til River Plate.  
 s.s. *Orion* ank. Caripito 20.1.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. La Rochelle 29.1.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. London 27.1.  
 s.s. *Ove Toft* ank. Rufisque 30.1.

## P

s.s. *P. Madsen* afg. Baltimore 10.1.  
 s.s. *P. N. Damm* ank. Mourmansk 17.1.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, ank. Dairen 31.1. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Oslo 27.1.  
 s.s. *Paula* pass. Gibraltar 30.1.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. New York 17.1. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Hongkong 25.1.  
 s.s. *Pia* pass. Hollyhead 1.2.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Randers 29.1.

## R

m.s. *Ragnhild* afg. London 13.1. til Philadelphia via New York.  
 s.s. *Randa* pass. Malta 30.1.  
 s.s. *Rigmor* afg. Hartlepool 26.1. til Aalborg.  
 s.s. *Riga* ank. Ipswich 31.1.  
 s.s. *Rikke* ank. Bayonne 27.12.  
 s.s. *Rita* afg. København 1.2. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Antwerpen 22.1.

s.s. *Robert* afg. Port Lyautey 23.1.  
 m.s. *Robert Mærsk* pass. Dungeness 20.1. vestg.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Helsingør 27.1.

## S

s.s. *Saga* forv. ank. Drammen 31.1.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Kohsichang 12.1. til Pisco.  
 s.s. *Samsoe*, Pedersen, afg. Fort William 29.1.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Nørresundby 30.1.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Hartlepool 29.1.  
 s.s. *Selma* afg. Newcastle 31.3.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Port Arthur 7.1.  
 m.s. *Selandia*, Væring, afg. Aden 31.1. til Port Said hjg.  
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 31.1.  
 s.s. *Sicilien* afg. Rotterdam 30.1. til København.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Shanghai 26.1. udg.  
 s.s. *Signe* afg. Messina 16.1. til London.  
 s.s. *Sigrid* afg. Spurn Hd. 27.1. indg.  
 s.s. *Sigrun* ank. Aalborg 31.1.  
 s.s. *Silkeborg* afg. La Pallice 29.1.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt i Aalborg.  
 s.s. *Skagen* afg. Danzig 31.1. til Cardiff.  
 s.s. *Skagerak* pass. Skagen 23.1.  
 s.s. *Skandia* ventes Manchester 31.1.  
 s.s. *Skjold* ank. Danzig 30.1.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Sleipner* afg. København 1.2. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Lagos 20.1.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Lorient 20.1.  
 s.s. *Sophie* ank. Leith 21.1.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 31.1. til København.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Sfax 23.1. til Norfolk.  
 s.s. *Stella* pass. Vinzent 31.1.  
 m.s. *Stensby* forv. pass. Panama 1.2. til Europa.  
 m.s. *Stjerneborg* ank. Los Angeles 19.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Derwenthaugh 27.1. til Vejle.  
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Lisbon 19.1. til Saffi.  
 s.s. *Svanhild* afg. Gdynia 11.1. til Gulfen.  
 s.s. *Svanholm* afg. Catania 27.1. til Algier.  
 s.s. *Suava* ank. Antwerpen 28.1.  
 s.s. *Svend Pii* ank. Falmouth 24.1.  
 s.s. *Soborg* afg. Aalborg 30.1.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 28.1.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 24.1.  
 s.s. *Tanja* pass. Gibraltar 28.1.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Baltimore 30.1.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Danzig 1.2. til Kingslynn.  
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 25.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Tennessee* afg. Houston 28.1. til New Orleans.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Haifa 23.1. til Cardiff.  
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Kolding 1.2.  
 s.s. *Tove* ank. Dakar 25.1.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Aviles 31.1.  
 s.s. *Transporter* ank. Blyth 26.1.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Bremen 31.1.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 31.1. nordover.  
 s.s. *Tula* afg. Casablanca 30.1. til Tanger.  
 m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 18.1. til Alexandria.  
 m.s. *Tureby* ank. San Lorenzo 29.1.

## U

s.s. *Ulla* ank. Buenos Aires 27.1.  
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Gibraltar 26.1. østg.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Osaka 10.1.

## V

s.s. *Valborg* afg. Liverpool 21.1.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Halbæk 30.1.  
 s.s. *Venus* ank. Swansea 22.1.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Norrköping 23.1.  
 s.s. *Viborg* ank. Safi 30.1.  
 s.s. *Viola* ank. Beyrouth 23.1.  
 s.s. *Virginia* ank. Frederikshavn 20.1.  
 s.s. *Vitus Beering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Fremantle 15.1.  
 s.s. *Willh. Colding* pass. Brunsbüttel 24.1. p. R. t. Riga.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Blyth 29.1.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 31.1. til Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Seaham Harbour 29.1.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4.00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmeild"  
Amaliegade 36**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**M. B. COHN**TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 • TELEF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olie - H &amp; W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

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

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.*Det populære*  
*Par***TUBORG LAGER OG**  
**TUBORG PILSNER****VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkeco**ROTTERDAM**Telefons:  
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 1. Februar 1939.

Nr. 5.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## Danmark.

### 320. Sundet. Signal for Lystønder nedtaget.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/1 1939 meddeles, at Signalet for, at Lystønderne i den S.-lige Del af *Sundet* ikke kan ventes at være paa *Plads*, er nedtaget.  
(E. f. S. Nr. 1/1. Pkt. 2, 1939.)

## I. Østersøen.

### 321. (T). Sverige S.-Kyst. Pukaviksbugten. Sømærke forsvundet.

(U. f. s. Nr. 4/304. Stockholm 1939.)  
Den røde *Stage* med 1 opadvendt *Kost* over 1 *Ballon* paa c.  $56^{\circ} 07',3$  N.  $14^{\circ} 47',3$  E., S. for *Rockgrund* er forsvundet. Et nyt *Sømærke* vil snarest blive udlagt.

### 322. Sverige E.-Kyst. Norra Fällbådan Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 4/303. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Norra Fällbådan* paa c.  $58^{\circ} 27'$  N.  $17^{\circ} 06'$  E. er inddraget for *Vinterperioden*.

### 323. Sverige. Öregrund Skærgaard. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 4/241. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Getryggen* paa c.  $60^{\circ} 12'$  N.  $18^{\circ} 48'$  E. er inddraget for *Vinterperioden*.

### 324. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 4/240. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for *Vinterperioden*:  
Lys- og Fløjtetønden *Giffards grund* c.  $60^{\circ} 32'$  N.  $18^{\circ} 43'$  E. Lystønden *Argos grund* c.  $60^{\circ} 38'$  N.  $18^{\circ} 22'$  E.

### 325. Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib inddraget for Vinteren.

(Telegram fra *Lodskaptajnen* i *Malmö*.)  
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c.  $63^{\circ} 19'$  N.  $20^{\circ} 11'$  E. er inddraget for *Vinterperioden*.

- 326. Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1/5. Tallinn 1939.)  
Fyrskibet *Tallinn* paa c.  $59^{\circ} 43',_3$  N.  $24^{\circ} 43',_5$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 37/2656 1938.)
- 327. Estland. Finske Bugt. Aegna Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 1/3. Tallinn 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Aegna* paa c.  $59^{\circ} 36'$  N.  $24^{\circ} 43'$  E. er inddraget for Vinterperioden.
- 328. Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1/4. Tallinn 1939.)  
Fyrskibet *Hiiumadal* paa c.  $59^{\circ} 05',_5$  N.  $22^{\circ} 12',_2$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 37/2657 1938.)
- 329. (T). Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Fyr midlertidig forandret. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 4/357. Berlin 1939.)  
Paa Grund af Beskadigelse af Undervandskablet i Hovedindløbet er Fyrene ved dette Indløb midlertidig forandret, som følger:  
a. Det hvide og røde Vekselyr paa N.-Enden af Hovedbølgebryderen ved S.-Siden af Havneindløbet paa c.  $54^{\circ} 32',_2$  N.  $18^{\circ} 33',_9$  E. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8<sup>s</sup>. (Mørkeperioden mellem Blinkene er meget kort og uregelmæssig).  
b. Det grønne Blinkfyrt paa S.-Enden af N.-lige Bølgebryder ved N.-Siden af Havneindløbet c. 0,1 Sm N. for (a) er forandret til at vise grønt, fast Lys.  
A d v a r s e l. Alle ind- og udløbende Skibe maa før Ankringen passe nøje paa de Mærker, som angiver Kablets Leje i Havnen.
- 330. Tyskland. Pommerske Bugt. Swinemünde N. t. W. Undervandshindring for-gæves eftersøgt.**  
(N. f. S. Nr. 4/474. Berlin 1939.)  
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c.  $54^{\circ} 07'$  N.  $14^{\circ} 13'$  E., c. 10 Sm N. t. W. for *Swinemünde* Anduvningstønde, er forgæves eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 2/115 1939.)  
(Se Tillæg.)

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

- 331. Danmark. Sundet. Flinterenden. Nordre-Flint. Lystønde genudlagt.**  
Lystønden *Nordre-Flint* paa c.  $55^{\circ} 38'$  N.  $12^{\circ} 52'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 52/3778 1938.)
- 332. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
Lys- og Fløjtetønden *Vejro* paa c.  $55^{\circ} 04'$  N.  $11^{\circ} 18'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 1/29 1939.)
- 333. Danmark. Store-Bælt. Hvidegrund. Lystønde genudlagt.**  
Lystønden *Hvidegrund* paa c.  $54^{\circ} 52'$  N.  $10^{\circ} 57'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 1/31 1939.)
- 334. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**  
Ved Kontrolmaalingen den 25. Januar d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være 2,7 m. c.  $54^{\circ} 50',_6$  N.  $10^{\circ} 33',_1$  E.  
(E. f. S. Nr. 49/3504 1938.)

**335. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.**

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning, som følger:

Skydning med 20 mm Maskinkanon og 37 mm Fodfolkskanon: Den 15.—17. Februar, 20.—25. Februar, 27. Februar, 1.—4. Marts, 6.—10. Marts, 13.—18. Marts og 20. Marts d. A.

Ved forannævnte Skydninger er det forbudt at besejle Farvandet indenfor *Halk Hoved—Schönheyder Banke—Holst Banke—Barsø*.

De ovennævnte Dage vil der — 1 Time før Skydningens Begyndelse og til Skydningen er slut — være hejst 1 Kurveballon paa den i Skydeterrænet værende Signalmast (c.  $55^{\circ} 10'_{,6}$  N.  $9^{\circ} 38'_{,8}$  E.).

Skydning med Gevær og Rekylgevær. — Almindelig Afspærring den 28. Februar og 21. Marts d. A.

Skydning med Morter. — Fuldstændig Afspærring den 22.—25. Marts og 13.—14. April d. A.

(E. f. S. Nr. 1/36 1939.)

**336. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arukilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.**

Skarpskydningsøvelser afholdes fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa følgende Dage: Den 2., 3., 6., 7., 8., 9., 10. og 11. Marts d. A.

Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/37 1939.

c.  $54^{\circ} 58'_{,6}$  N.  $9^{\circ} 45'_{,0}$  E.

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**337. Danmark. Kattegat. Æbelø Lystønde genudlagt.**

Lystønden *Æbelø* paa c.  $55^{\circ} 40'$  N.  $10^{\circ} 10'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 52/3785 1938.)

**338. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal atter i Virksomhed.**

Taagesignalet med Gongong paa Hovedet af Mellemarmens N.-Mole er atter i Virksomhed.

c.  $56^{\circ} 09'$  N.  $10^{\circ} 14'$  E.

(E. f. S. Nr. 4/317 1939.)

**339. Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig S. Vrag forgæves eftersøgt.**

Vraget af Fiskerfartøjet *Proven*, der var rapporteret at ligge sunket c. 1 Sm SSW. for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Skadegrund W.*, som ligger paa  $56^{\circ} 05'$  ( $44''$ ) N.  $10^{\circ} 35'$  ( $15''$ ) E., er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 1/43 1939.)

**340. Danmark. Kattegat. Læsø S. Silderøn Lystønde genudlagt.**

Lystønden *Silderøn* paa c.  $57^{\circ} 07'$  N.  $11^{\circ} 02'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 1/86 1939.)

**341. Danmark. Kattegat. Rusmandsbanke Lystønde genudlagt.**

Lystønden *Rusmandsbanke* paa c.  $57^{\circ} 21'$  N.  $11^{\circ} 13'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 1/45 1939.)

**342. (T). Danmark. Limfjorden. Sallingsund. Prøveboringer. Advarsel.**

I den nærmeste Fremtid vil der i *Sallingsund* blive paabegyndt en Række Boringer, der vil være i alt et Par Maaneder. Boringerne foretages først mellem *Glyngøre* og *Faarup*, senere i en Linie ved *Pinen Kro*. Saafremt Boreprammen, der tilhører og betjenes af Statens Vandbygningsvæsen, ligger forankret i Strømmen om Natten, vil den være afmærket efter de gældende Regler.

c.  $56^{\circ} 46'$  N.  $8^{\circ} 51'_{,4}$  E.

(Kort Nr. 259.)



343. (P). Danmark. Limfjorden. Vilsund. Bro under Bygning. Advarsel.  
I Begyndelsen af Februar d. A. vil der blive sat to Brofag paa Plads i *Vilsundbroen*.  
Det Gennemsejlingsløb, der ønskes benyttet, vil til enhver Tid være afmærket med røde  
Ledelys om Bagbord og grønne Ledelys om Styrbord.  
c.  $56^{\circ} 53',_{11}$  N.  $8^{\circ} 38',_{0}$  E.  
(E. f. S. Nr. 1/48 1939. Kort Nr. 259.)  
(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordseen.

344. (T). Holland. Scheveningen N. Wassenaarsche slag. Lystønde udlægges mid-  
lertidig.  
(B. a. Z. Nr. 20/215. 's-Gravenhage 1939.)  
En rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $10^s$ , Lys  $7^s$ ,  
Mørke  $3^s$ , vil uden nærmere Meddelelse for længere Tid blive udlagt paa c.  $52^{\circ} 09',_{7}$  N.  
 $4^{\circ} 15',_{11}$  E.,  $3,3$  Sm  $352^{\circ}$  fra *Scheveningen* Fyr. Udlægningen af Lystønden staar i Forbin-  
delse med Afholdelse af Skydeøvelser.
345. Belgien. Wester Schelde. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.  
(B. a. Z. Nr. 18/196. 's-Gravenhage 1939.)  
Vraget, der laa sunket paa c.  $51^{\circ} 14',_{8}$  N.  $4^{\circ} 20',_{3}$  E., er fjernet og Vraglystønden  
inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/261. Pkt. 2 1939.)

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

346. Frankrig. Boulogne. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.  
(A. a. N. Nr. 2/95. Paris 1939.)  
Vraget, der laa sunket c. 350 m ESE. for NE.-Spidsen af *Digue Carnot*, er fjernet,  
og den udlagte Vraglystønde inddraget.  
c.  $50^{\circ} 44',_{5}$  N.  $1^{\circ} 34',_{11}$  E.  
(E. f. S. Nr. 47/3357 1938.)
347. Frankrig. Boulogne. Lystønde udlagt.  
(A. a. N. Nr. 2/99. Paris 1939.)  
En rød Lystønde, der viser grønt Lys, er udlagt c. 450 m W. for Fyret paa Enden  
af *Jetée S.W.*, der er beliggende paa c.  $50^{\circ} 43',_{9}$  N.  $1^{\circ} 35',_{2}$  E.
348. Frankrig. Barnouic Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 2/96. Paris 1939.)  
*Barnouic* Fyr paa c.  $49^{\circ} 01',_{7}$  N.  $2^{\circ} 48',_{1}$  W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 3/204 1939.)
349. (T). Frankrig. Adgangen til Paimpol. Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 2/105. Paris 1939.)  
Baaken *Bongrève* (med hvide og sorte Bælter) paa c.  $48^{\circ} 49',_{1}$  N.  $2^{\circ} 58',_{2}$  W.  
er forsvundet.
350. (T). Frankrig. Paimpol—Bréhat. Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 2/104. Paris 1939.)  
Baaken *Quéroie* (sort med cylindrisk Topbetegnelse) paa c.  $48^{\circ} 48',_{2}$  N.  $2^{\circ} 59',_{9}$   
W. er forsvundet.

- 351. (T). Frankrig. Bróhat Anduvning. Baaker forsvundet.**  
 (A. a. N. Nr. 2/102 og 2/103. Paris 1939.)  
 Nedennævnte Baaker er forsvundet:  
 a. Baaken *Logodec (de la Chambre)*. c.  $48^{\circ} 50',_2$  N.  $2^{\circ} 59',_6$  W.  
 b. Baaken *Velven Est*. c.  $48^{\circ} 51',_3$  N.  $3^{\circ} 01',_2$  W.  
 c. Baaken *Carboucho*. c.  $48^{\circ} 52',_8$  N.  $3^{\circ} 02',_3$  W., i den W.-lige Del af *Plateau des Sirlots*.
- 352. (T). Frankrig. Perros—Guirec (Passe de l'Est). Baake forsvundet.**  
 (A. a. N. Nr. 2/100. Paris 1939.)  
 Baaken *La Durante* (sort med cylindrisk Topbetegnelse) paa c.  $48^{\circ} 49',_3$  N.  $3^{\circ} 24',_0$  W. er forsvundet.
- 353. Frankrig. Rosecoff Anduvning. Ar C'haden Fyr atter tændt.**  
 (A. a. N. Nr. 2/106. Paris 1939.)  
 Ar C'haden Fyr paa c.  $48^{\circ} 44',_0$  N.  $3^{\circ} 58',_3$  W. er atter tændt.  
 (E. f. S. Nr. 3/205 1939.)
- 354. Irske Hav. Isle of Man. Creigneish. Radiofyr oprettet.**  
 (N. t. M. Nr. 16. London 1939.)  
 Paa c.  $54^{\circ} 04'$  N.  $4^{\circ} 46'$  W.,  $3,0$  Sm  $57^{\circ}$  fra *Chicken Rock* Fyr, er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens:  $312,5$  kc/s (960 m).  
 Signalet er, som følger:
- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| a. Bogstaverne GGF, 13 Gange . . . . . | 39,5 <sup>s</sup> .                  |
| b. En lang Streg . . . . .             | 10,0 <sup>s</sup> .                  |
| c. Bogstaverne GGF, 14 Gange . . . . . | 42,5 <sup>s</sup> .                  |
| d. En lang Streg . . . . .             | 10,0 <sup>s</sup> .                  |
| e. Bogstaverne GGF, 1 Gang . . . . .   | 3,0 <sup>s</sup> .                   |
| f. Pause . . . . .                     | 4 <sup>m</sup> . 15,0 <sup>s</sup> . |
| Periode . . . . .                      | 6 <sup>m</sup> .                     |
- Sendetider: Under Taage og i usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved fuldt Klokkeslæt.  
 I klart Vejr: To Udsendelser af hele Signalet ved det 18<sup>m</sup>. og 48<sup>m</sup>. efter hvert fuldt Timeklokkeslæt.  
 Særlige Udsendelser for Kalibrering: Kl. 0930—1030 og Kl. 1330—1430, som under Taage.
- 355. Skotland. W.-Kyst. Lewis. Rudh Uisenish. Oplysning om Taagesignal.**  
 (N. t. M. Nr. 188. London 1939.)  
 Ved *Rudh Uisenish* Fyr paa c.  $57^{\circ} 56'$  N.  $6^{\circ} 28'$  W. er oprettet et Taagesignal med Kanon, Et-Skud hver 1<sup>m</sup>.  
 (E. f. S. Nr. 31/2288 og 34/2494 1938. Kort Nr. 263.)
- 356. (T). Irland E.-Kyst. Belfast Lough. Undervandshindring afmærket.**  
 (N. t. M. Nr. 175. London 1939.)  
 En Undervandshindring findes paa  $54^{\circ} 40'$  ( $45''$ ) N.  $5^{\circ} 47'$  ( $00''$ ) W. Som Afmærkning er udlagt et Vragmærkeskib, der om Dagen fører 2 grønne Figurer lodret for hinanden paa hver Raanok og om Natten grønne Lanterner i Stedet for Figurerne. Taagesignal afgives med Klokke, Fire-Slag hver 30<sup>s</sup>.  
 A n m. Vragmærkeskibet vil i Løbet af den nærmeste Tid blive ombyttet med en Lystønde, der viser grønt Et-Blink.
- 357. (P). Irland E.-Kyst. Arklow, Blackwater og Lucifer Banks. Fyrbelysning og Afmærkning forandres.**  
 (N. t. M. Nr. 2517. London 1938.)  
 I Begyndelsen af 1939 foretages følgende Forandringer:  
 1. *Arklow* Fyrskib paa c.  $52^{\circ} 40'$  N.  $5^{\circ} 58'$  W. forandres fra at vise hvidt Et-Blink hver 45<sup>s</sup>. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 45<sup>s</sup>. Taagesignalet forandres fra Diafon eller Sirene til Knaldsignal, to Knald hurtigt efter hinanden hver 6<sup>m</sup>. Undervandsklokken inddrages.

2. *Blackwater* Fyrskib flyttes c. 5 Sm i Retningen  $187^\circ$  til c.  $52^\circ 26' N. 6^\circ 05' W.$  Fyrkarakteren bliver uforandret. Taagesignal afgives med Diafon, To-Stød hver  $1^m$ . Hvis Diafonen kommer i Uorden, afgives samme Signal med en Sirene.

En Undervandsklokke vil blive installeret. Signalet bliver Et-Slag hver  $3^s$ .

3. *Lucifer* Fyrskib paa c.  $52^\circ 21' N. 6^\circ 10' W.$  inddrages permanent.

4. *Blackwater* Stumptønde No. 4 paa c.  $52^\circ 23' N. 6^\circ 13' W.$  inddrages og erstattes med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $1\frac{1}{2}^s$ .

5. Fløjtetønden *N. Shear* og Tønden No. 1 *Long Bank* paa c.  $52^\circ 20' N. 6^\circ 16' W.$  inddrages og erstattes med en Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , og som udlægges 5 Sm  $26^\circ$  fra *Rosslare Pier Fyr*.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

358. (T). Frankrig. Iroise. Tønde forsvundet.

(A. a. N. Nr. 2/98. Paris 1939.)

Den røde Tønde med cylindrisk Topbetegnelse, *Le Trépied* paa c.  $48^\circ 16',7 N. 4^\circ 41',6 W.$  er forsvundet.

359. (T). Frankrig. Iles des Glénan. Lystønde slukket.

(A. a. N. Nr. 2/107. Paris 1939.)

Lystønden *La Basse-Rouge* paa c.  $47^\circ 45',5 N. 4^\circ 03',9 W.$  er for Tiden slukket.

360. (T). Frankrig. Plateau des Birvideaux. Fyr slukket.

(A. a. N. Nr. 2/101. Paris 1939.)

Fyret paa c.  $47^\circ 29',2 N. 3^\circ 17',5 W.$  er for Tiden slukket.

361. Frankrig. Saint-Nazaire Red. Lystønde atter normal.

(A. a. N. Nr. 2/97. Paris 1939.)

Lystønden *Basse-Nazaire Sud* paa c.  $47^\circ 16',3 N. 2^\circ 11',6 W.$  viser atter normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 40/2886 1938.)

362. (T). Spanien N.-Kyst. Santoña Anduvning. Punta Pescador. Fyr midlertidig forandret.

(A. a. I. N. Nr. 1/1. San Fernando 1939.)

*Punta Pescador* Gruppe-Blinkfyr paa c.  $43^\circ 28' N. 3^\circ 26' W.$  viser for Tiden hvidt Et-Blink hver  $3,2^s$ , Blink  $1,4^s$ , Mørke  $1,8^s$ .

363. Afrika W.-Kyst. Cameroons. Oplysning om Lystønder.

(N. t. M. Nr. 2728. London 1938.)

a. Lystønden  $8,3$  Sm  $350^\circ$  fra *Nanoka Point Fyr* er ombyttet med en rød Lystønde, der viser grønt Et-Blink.

b. Lystønden  $7,9$  Sm  $359^\circ$  fra *Nanoka Point Fyr* er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink.

c.  $4^\circ 00' N. 9^\circ 37' E.$

364. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Moose Peak Fyr. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 2/56. Washington 1939.)

Taagesignalet ved *Moose Peak Fyr* paa c.  $44^\circ 28' N. 67^\circ 32' W.$  er forandret til To-Stød hver  $30^s$ , Stød  $1,5^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $1,5^s$ , Pause  $25^s$ .

365. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Matinicus Rock S. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 3/116. Washington 1939.)

En Dybde paa  $29,2$  m er maalt paa c.  $43^\circ 42' N. 68^\circ 55' W., 5,9$  Sm  $208^\circ$  fra *Matinicus Rock Fyr*.

366. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Matineus Island. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 3/117. Washington 1939.)  
Klokketønden paa c.  $43^{\circ} 53' N.$   $68^{\circ} 54' W.$  er ombyttet med en sort Lys- og Klokketønde mærket *5 MI*, og som viser grønt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $5^s$ .
367. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Little Mark Island. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1/1. Washington 1939.)  
*Little Mark Island Fyr* paa  $43^{\circ} 42' (30'') N.$   $70^{\circ} 02' (00'') W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $4^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $3,6^s$ .
368. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Howell Point. Nyt Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 1/9. Washington 1939.)  
Paa c.  $39^{\circ} 22' N.$   $76^{\circ} 05' W.$ , 2100 m  $92^{\circ}$  fra Taarnet paa *Howell Point*, er tændt et nyt Fyr, *Grove Neck South Channel* Forfyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,7^s$ . Flammens Højde: 12 m. Fyret er ubevogtet.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

369. Bahama Øerne. Eleuthera Island. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1/12. Washington 1939.)  
*Governors Harbour Fyr* paa c.  $25^{\circ} 12' N.$   $76^{\circ} 15' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $4^s$ . Fyret er ubevogtet.
370. Cuba N.-Kyst. Bahia de Cardenas. Lystønde genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 1/13. Washington 1939.)  
Lystønde *No. 1* paa  $23^{\circ} 12' (30'') N.$   $81^{\circ} 04' (30'') W.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 37/2697 1938.)
371. Puerto Rico. San Juan Harbour. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 1/14. Washington 1939.)  
*Anegado Shoal Fyr* paa  $18^{\circ} 27' (10'') N.$   $66^{\circ} 06' (40'') W.$  er permanent nedlagt.
372. Peru. Callao. Radiofyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 177. London 1939.)  
Radiofyret ved *Naval School, La Punta*, paa c.  $12^{\circ} 04' S.$   $77^{\circ} 11' W.$  er permanent nedlagt.
373. Mexiko W.-Kyst. Cape Tosco S. Oplysning om Dybder.  
(N. t. M. Nr. 162. London 1939.)  
Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra Punktet  $23^{\circ} 37' 00'' N.$   $111^{\circ} 43' 30'' W.$ , hvor Dybden er  $80,1$  m:
- |    |           |   |          |                 |
|----|-----------|---|----------|-----------------|
| a. | $75,0$ m  | — | $1,5$ Sm | $310^{\circ}$ . |
| b. | $56,7$ m  | — | $3,0$ Sm | $313^{\circ}$ . |
| c. | $23,8$ m  | — | $4,2$ Sm | $307^{\circ}$ . |
| d. | $347,6$ m | — | $5,4$ Sm | $312^{\circ}$ . |
| e. | $71,3$ m  | — | $1,4$ Sm | $131^{\circ}$ . |
| f. | $25,6$ m  | — | $3,0$ Sm | $131^{\circ}$ . |
| g. | $25,6$ m  | — | $4,5$ Sm | $131^{\circ}$ . |
| h. | $38,4$ m  | — | $5,6$ Sm | $132^{\circ}$ . |

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

374. (T). Italien. Adriaterhavet. Triest. Vittoria Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. N. Nr. 2/2. Genua 1939.)  
*Vittoria Fyr* paa c.  $45^{\circ} 40' N.$   $13^{\circ} 45' E.$  viser for Tiden hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,8^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $6,2^s$ . Synsvide: 18 Sm.

**375. Jugoslavien. Prvi'c Island. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 171. London 1939.)

1. Paa Hovedet af Molen ved *Luka* er paa  $43^{\circ} 43' 34''$  N.  $15^{\circ} 48' 00''$  E. tændt et nyt Fyr, der viser grønt, fast Lys. Synsvide: 4 Sm.

2. De to røde, faste Fyr ved *Sepurina*, c.  $0,85$  Sm  $316^{\circ}$  fra (1), er erstattet med et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Synsvide: 4 Sm.

**376. Algier. Oran. Lystønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 173. London 1939.)

Den røde Lystønde, der viser grønt, fast Lys,  $0,725$  Sm  $159^{\circ}$  fra Fyret paa Fort *Mers-el-Kébir* er flyttet c.  $0,1$  Sm i Retningen  $114^{\circ}$  og ligger nu  $0,795$  Sm  $154^{\circ}$  fra foranævnte Fyr.

Spidstønden, der tidligere laa paa sidstnævnte Plads, er permanent inddraget.

c.  $35^{\circ} 44'$  N.  $0^{\circ} 41'$  W.

(E. f. S. Nr. 41/2959 1938.)

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****377. Afrika E.-Kyst. Kitanga Reef S. Skær.**

(N. t. M. Nr. 139. London 1939.)

Et Skær med under  $1,8$  m Vand ligger paa  $5^{\circ} 18' (50'')$  S.  $39^{\circ} 05' (50'')$  E.

**378. S.-Afrika. Algoa Bugt. Cape Receiffe. Radiofyr oprettet.**

(N. t. M. Nr. 2741. London 1938.)

Ved *Cape Receiffe* Fyr paa c.  $34^{\circ} 02'$  S.  $25^{\circ} 42'$  E. er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens:  $288,5$  kc/s (1040 m). Type: A 2. Signalet er, som følger:

a. Bogstaverne ZTY, 1 Gang.....	4 s.	} ( $\frac{1}{2}^m$ )
b. Pause.....	2 s.	
c. En lang Streg.....	20 s.	
d. Pause.....	4 s.	
e. 3 Gentagelser af Gruppen a—d.....	1 m. 30 s.	
f. Pause.....	1 m.	
Periode.....	3 m.	

Sendetider: Under Taage og i usigtbart Vejr: Hver  $3^m$ . I klart Vejr: To Udsendelser af hele Signalet ved det  $20^m$  og  $50^m$  efter hvert fuldt Timeklokkeslæt.

**379. Bengalske Bugt. Birma. Rangoon Flodens Indløb. Oplysning om Lystønder.**

(N. t. M. Nr. 2729. London 1938.)

1. En rød- og hvidmalet Lystønde „*Lower Eastern*“, der viser hvidt Et-Blink hver  $2^s$ , er udlagt  $1,4$  Sm  $145^{\circ}$  fra Opmaalingsbaake „*No. 3 A*“, som er beliggende paa c.  $16^{\circ} 26'$  N.  $96^{\circ} 20'$  E.

2. Lystønden „*Centre Spit*“ er flyttet c.  $0,2$  Sm i Retningen  $76^{\circ}$  og ligger nu  $0,81$  Sm  $76^{\circ}$  fra den i (1) nævnte Baake.

3. Lystønden „*Centre Eastern*“ er flyttet c.  $0,9$  Sm i Retningen  $28^{\circ}$  og ligger nu  $1,28$  Sm  $84^{\circ}$  fra den i (1) nævnte Baake.

4. Lystønden „*Upper Western*“ c.  $2,55$  Sm  $201^{\circ}$  fra den i (1) nævnte Baake er permanent inddraget.

**380. Malacca Stræde. Dindings Channel. Oplysning om Baaker og forbudt Omraade.**

(N. t. M. Nr. 82 og 136. London 1939.)

Hvide Baaker med trekantet Topbetegnelse er opført henholdsvis (a)  $0,2$  Sm  $322^{\circ}$ , (b)  $0,16$  Sm  $254^{\circ}$ , (c)  $1,8$  Sm  $278^{\circ}$  og (d)  $1,68$  Sm  $283\frac{1}{2}^{\circ}$  fra  $89,3$  m Triangulationsmærket paa *Adam's Bluff* paa c.  $4^{\circ} 12'$  N.  $100^{\circ} 36'$  E.

De tidligere Baaker, c.  $0,1$  Sm S. for (a) og (b) og c.  $0,1$  Sm N. for (c) og (d), er fjernet.

Grænserne for det forbudte Omraade er Linier mellem (a) og (d) samt mellem (b) og (c).

(E. f. S. Nr. 16/1241 1938.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

381. (T). Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja Red. Pulle afmærket.  
(B. a. Z. Nr. 17/190. 's-Gravenhage 1939.)  
N. for Indløbet til *Marine Bassin* er paa  $7^{\circ} 11' 42''$  S.  $112^{\circ} 44' 17''$  E. fundet en Pulle med 4,7 m Vand ved Springtidslavvande. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 5<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>, er midlertidig udlagt c. 20 m NW. for nævnte Pulle.
382. Formosa. Takao Ko. Grund.  
(N. t. M. Nr. 174. London 1939.)  
En Grund med 4,6 m Vand er fundet paa c.  $22^{\circ} 37'$  N.  $120^{\circ} 16'$  E., 0,09 Sm  $60\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Kigo Yama* Vekselfyr.
383. Korea E.-Kyst. Chosan Wan. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 140. London 1939.)  
Paa *Fontina Point* er paa c.  $42^{\circ} 15'$  N.  $130^{\circ} 25'$  E., 5,8 Sm  $282\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Nan To* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 60 m. Synsvidde: 13 Sm. Hvid, firkantet Betonbygning.  
Navnet *Fontina Point* skal i Kortene rettes til *Kaku Tan*.
384. New Zealand. North Island. Waiheke Island. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 2665. London 1938.)  
a. En Grund med 5,2 m Vand ligger c. 0,5 Sm  $96^{\circ}$  fra *Hakai-Mongo* Triangulationsmærke. c.  $36^{\circ} 46'$  S.  $175^{\circ} 01'$  E.  
b. En Grund med 5,5 m Vand findes paa hvert af Stederne 4,05 Sm  $303^{\circ}$  og 4,15 Sm  $307^{\circ}$  fra *Pauhenchene Spit* Fyr. c.  $36^{\circ} 54'$  S.  $175^{\circ} 11'$  E.  
c. Et Skær med under 1,8 m Vand ligger 0,85 Sm  $23^{\circ}$  fra Spidsen af *Orere Point*. c.  $36^{\circ} 57'$  S.  $175^{\circ} 15'$  E.
385. New Zealand. North Island. Mercury Bugt. Grunde og Skær.  
(N. t. M. Nr. 2665. London 1938.)  
Nedennævnte Dybder og Skær findes i de vedføjede Afstande og Retninger fra *Tutaritari*  $152,4$  m Top, der er beliggende paa c.  $36^{\circ} 50'$  S.  $175^{\circ} 48'$  E.:  
a. 9,1 m — 0,775 Sm  $348^{\circ}$ .  
b. 7,8 m — 0,6 Sm  $15^{\circ}$ .  
c. 9,8 m — 0,675 Sm  $22^{\circ}$ .  
d. Skær med under 1,8 m Vand — 1,4 Sm  $62^{\circ}$ .  
e. — — — — — 0,075 Sm  $69^{\circ}$ .  
f. — — — — — 1,07 Sm  $89^{\circ}$ .  
g. 7,8 m — 1,14 Sm  $87^{\circ}$ .
386. New Zealand. South Island. Hope Rock. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 102. London 1939.)  
a. Dybden 2,1 Sm  $289^{\circ}$  fra *Okure Point* Fyr, der er beliggende paa c.  $40^{\circ} 58'$  S.  $173^{\circ} 46'$  E. er 4,0 m (Klippe).  
b. Dybden 2,08 Sm  $288^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Fyr er 5,5 m.  
c. Dybden 2,0 Sm  $288^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Fyr er 6,4 m (Klippe).
387. New Caledonia. Port Numea. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 2615. London 1938.)  
1. Den hvide Lysvinkel i Fyret paa c.  $22^{\circ} 16'$  S.  $166^{\circ} 27'$  E., ved Semaforen c. 0,36 Sm  $10^{\circ}$  fra *Cathedral* Forfyr, er fjernet, saaledes at Fyret nu viser rødt, fast Lys. Synsvidden er forøget til 16 Sm.  
2. Paa W.-Siden af *Porcupine Island* er paa c.  $22^{\circ} 20'$  S.  $166^{\circ} 35'$  E., 0,81 Sm  $177\frac{1}{2}^{\circ}$  fra S.-Spidsen af *Charron Island*, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt og rødt, fast Lys. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. En 6 m høj Søjle. Fyret lyser, som følger:  
1. Hvidt i Pejling fra  $72^{\circ}$  til  $90^{\circ}$ . 3. Hvidt i Pejling fra  $279^{\circ}$  til  $304^{\circ}$ .  
2. Rødt i — — —  $96^{\circ}$  —  $124^{\circ}$ . 4. Rødt i — — —  $304^{\circ}$  —  $72^{\circ}$ .  
Fyret overet med det i (1) nævnte Fyr i Pejling  $297^{\circ}$  dauner en Ledefyrline.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

388. (T). Danmark. Bornholm. Svaneke Havn. Fyr midlertidig forandret.  
Det hvide Blinkfyr paa Yderenden af Bølgebryderen viser for Tiden hvidt, fast  
Lys. c. 55° 08' N. 15° 09' E.

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

389. Danmark. Sundet. Dragør Havn. Taagesignal oprettet.  
Paa *Dragør* Havn S.-lige Molehoved er paa 55° 35' 40" N. 12° 41' 05" E. oprettet et Taagesignal med elektrisk Membranhorn, der under Taage og i usigtbart Vejr hvert 1<sup>m</sup>. afgiver et 5<sup>s</sup>. langt, brummende Signal. Hørevidde: c. 500 m.  
(Kort Nr. 285, 249, 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 275. Havnelods, Side 52. Fyr-Fort. Nr. 332.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

390. Danmark. Kattegat. Røsnæs Fyr. Lysevne forøges.  
Fra den 10. Februar d. A. vil *Røsnæs* Fyr paa c. 55° 44',<sub>6</sub> N. 10° 52',<sub>4</sub> E. være forstærket, idet Lysevnen forøges fra 19 Sm. til 23 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.  
(Fyr-Fort. Nr. 223.)
391. Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller. Fyr tændt. Lys- og Fløjtetønde inddraget.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/41 1939 meddeles, at det deri nævnte nye Fyr, *Røsnæs Puller* paa 55° 45' 00" N. 10° 50' 51" E. tændes Onsdag den 1. Februar d. A. Samtidig inddrages Lys- og Fløjtetønden *Røsnæs* paa 55° 45' 04" N. 10° 50' 28" E. Angaaende Fyrkarakter, Taagesignal m. m. henvises til E. f. S. Nr. 1/41 1939.  
(Kort Nr. 220, 252, 227, 299, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 183. Fyr-Fort. Nr. 222, Tillæg Nr. 222 og Afdeling B, Side 13.)
392. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
Skydning med Kanon vil i Tiden 22.—23. Februar og 1.—2. Marts d. A. blive afholdt i Farvandet W. for *Samsø*.  
Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne 56° 02' N. og 55° 45' N. samt Meridianerne 10° 28' E. og 10° 16' E.  
Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.  
Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.  
Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de af dem givne Anvisninger.  
Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.



## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

1939

1/11 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.  
5/320

### I. Østersøen.

1939

1/2 Østersøen. *Adlergrund* Fyrskib N. Vrag „*Katharina Peppø*“. Vrag afmærket.  
1/3 Danmark. *Lolland S.-Kyst. Rødby Havn*. Dybde aftaget.  
1/14 Tyskland. *Stolpe Banke S.* Vrag „*San Matteo*“. Vraglystøndes Plads.  
1/15 Tyskland. *Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie N.* Vrag.  
1/16 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt.* Vraglystønde udlagt.  
1/17 Tyskland. *Kieler Fjord.* Advarsel.  
4/256 Tyskland. *Mecklenburg Bugt.* Vragtønder midlertidig udlagt.  
5/320 Polen. *Danzig Bugt. Gdynia.* Fyr midlertidig forandret.  
5/388 Danmark. *Bornholm. Svaneke Havn.* Fyr midlertidig forandret.

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

1939

1/18 Danmark. *Sundet. Rungsted Havn.* Indsejling tilsandet.  
1/19 Danmark. *Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/20 Danmark. *Sundet. Drogden.* Vrag „*Artemis*“.  
1/21 Danmark. *Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri.* Signal for Skydning.  
1/22 Danmark. *Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.  
1/23 Danmark. *Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt.* Skydeøvelser. Advarsel.  
1/25 Sverige. *Sundet. Malmö Havn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.  
1/26 Sverige. *Sundet. Skanör Havn.* Sømærker midlertidig inddraget.  
1/28 Danmark. *Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted Batteri og Masnede Fort.*  
1/30 Danmark. *Store-Bælt. Mullerup Havn.* Indsejlingsrende tilsandet.  
1/32 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Avernako. Munkeby Fyr* forandres.  
1/33 Danmark. *Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende.  
1/34 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia.* Havnebygningsarbejder. Advarsel.  
1/35 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.  
1/36 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn.* Signaler for Skarpskydning. Advarsel.  
1/37 Danmark. *Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.  
1/38 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa.* Oplysning om Fyrbelysning.  
1/95 Danmark. *Sundet. Ellekilde Hage Lys- og Klokketønde SE.* Vrag „*Jeanne M*“ afmærket.  
4/315 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.  
5/334 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klordyb.* Oplysning om Dybde.  
5/335 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn.* Skydeøvelser. Advarsel.  
5/336 Danmark. *Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1939

1/39 Danmark. *Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri.* Signal for Skydning.  
1/40 Danmark. *Kattegat. Schultz's Grund.* Puller. Advarsel.  
1/42 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Oplysning om Havnearbejder.  
1/47 Danmark. *Limfjorden. Agger Sund.* Prøveramninger og Prøveboringer. Advarsel.

- 1/49 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn.* Dybde aftaget.  
 1/89 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.  
 3/194 *Danmark. Isefjord.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 5/342 *Danmark. Limfjorden. Salling Sund.* Prøveboringer. Advarsel.  
 5/343 *Danmark. Limfjorden. Vilsund.* Bro under Bygning. Advarsel.  
 5/392 *Danmark. Kattegat. Samsø-W.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1939  
 1/52 *Norge. Rogaland. Utsira.* Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.  
 1/53 *Danmark. Hansholm.* Mole og Havnefyrr ødelagt.  
 1/54 *Belgien. Wandelaar* Fyrskib E. Vrag „*Nippon*“.  
 1/55 *Belgien. West Hinder* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 1/56 *England. Kay Sand Channel.* Farligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 1/57 *England. Cross Sand* Fyrskib ombyttes midlertidig.  
 1/58 *Skotland. Firth of Forth.* Oplysning om Undervandshindringer. Advarsel.  
 1/92 *Tyskland. Helgoland.* Tønder udlægges midlertidigt.  
 1/101 *Nordsøen. Helgoland NW.* Lystønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
 3/203 *Skotland. Firth of Forth* og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.

#### Island og Færøerne.

- 1939  
 1/59 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki* Grund fundet.  
 1/60 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N.* Oplysning om Skær.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1939  
 1/64 *Danmark.* Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.  
 1/65 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.  
 1/66 *Danmark.* Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.  
 1/67 *Danmark.* Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. *Færøerne.* Vejrmeldinger pr. Radiotelefon.  
 1/68 *Danmark.* Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte Isberetninger.  
 1/69 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/70 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
 1/71 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.  
 1/72 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.  
 1/73 *Danmark.* Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*.  
 1/74 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/76 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.  
 1/77 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.  
 1/78 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske* Dampskibsruiter.  
 2/156 Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i *udenlandske* Farvande.  
 2/157 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
 2/158 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.  
 2/159 Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i *Middelhavet* og for Undervandsbaadsøvelsesomraader.  
 2/160 *Spanien.* Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.  
 2/161 *Spanien. Palma de Mallorca.* Regler for Besejling.  
 2/162 *Spanien. Middelhavet. Base de Rosas.* Minespærring udlagt. Advarsel.  
 2/163 *Baleारiske Øer Ibiza og Formentera.* Fyr slukket.  
 2/165 *Danmark.* Meddelelse fra Søkortarkivet.  
 3/233 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betryggelse mod Dybdeforringelser i *danske* Farvande.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBROGGADE 18

## BRONZE PROPELLER

fra  
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,  
LONDON

•  
*Indrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evdaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

## + DANSKE HAVNE +

**ESBJERG**

Dybdet ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Grandysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tørskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Flojstønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods-penge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flakerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skib reparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

**FAABORG**

Indsejlsingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

**FREDERIKSHAVN**

Dybdet i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Parfsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 Å 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

**KØBENHAVN**

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværk (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodsdes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kal og Baad for beholdsvia 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Lastning. I Frihavnen besørger Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 153 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 Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

**HELSINGØR**

Dybdet i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. beholdsvia for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 Å 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderno Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

**NYBORG**

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varoafgift: Moderat. Bugsering, uformodt. Ingen Lodstvang, naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Købhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

**RUDKJØBING**

Indsejlsingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losning- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 6

TORSDAG 9. FEBRUAR 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### ENGLANDS SUBVENTIONER OG DANMARK

Fact Finding Committees Udredning, Værket paa de 101 Sider, som vi omtalte i sidste Nummer, indeholder en Mængde Oplysninger, som det er af Interesse at se nærmere paa, fordi de belyser Problemer vi alle beskæftiger os med, set fra engelsk Side. Det hedder bl. a. i Udredningen:

Den britiske Trampfart er en nødvendig Form for transatlantiske Transporter, og der er ingen Anledning til at tro, at Forholdene i den Henseende vil komme til at ændre sig. I Tilfælde af Krig eller andre uforudsete krævende Forhold er Landet i høj Grad afhængigt af en effektiv Trampskibsflaade under britisk Flag.

Udenlandske Nationer har lige siden 1920 forøget deres Tramptonnage, og denne Forøgelse fortsættes, mens den britiske Trampflaade er mindre end den var før Verdenskrigen.

Den britiske Trampflaade som Helhed er i Øjeblikket uden Mulighed for at møde den Depression, som staar for Døren, eller for at forny sin ældre Tramptonnage og holde den paa et Niveau, som svarer til fremtidige Forsvars- og Handels-Formaal. Hele Problemet er af yderste Vigtighed for Landet og kan ikke løses af Skibsfarten uden Regeringens kraftige Indgriben.

Paa Grund af den i Udlandet udbredte Selvforsyningspolitik og den faldende Verdenshandel maa Opretholdelsen af den britiske Trampfart for en stor Del være afhængig af:

Genoprettelse og Opretholdelse af den finansielle Stabilitet for at muliggøre at man kan møde svære Tider.

Udskiftning af den ældre Tonnage for ny efterhaanden som det bliver nødvendigt.

Effektiv Neutralisering af de økonomiske Fordele i Konkurrencehenseende, som udenlandsk Skibsfart har.

Den vitale Rolle, som britisk Trampfart spiller for Landets økonomiske Velfærd gennem sine Bidrag i Form af usynlig Eksport, samt af dens Nøglestilling i det almindelige Forsvarsproblem, gør at hele Spørgsmaalet er af yderste Vigtighed for Landet i sin Helhed.

I Rapporten fremlægges en Serie Analyser af forskellige Sider af Dagens aktuelle Skibsfartssituation. Selvom disse Analyser naturligvis først og fremmest er foretaget ud fra en britisk Synsvinkel, har de dog en betydelig almen Interesse. Bortset fra deres Betydning som Baggrund og Motiv for den vældige Subsidiekampagne, som nu er sat ind i Storbritannien, og hvis Følger faar den største Virkning ogsaa paa dansk Skibsfart, fortjener de altsaa at studeres paa Grund af de faktiske Oplysninger de giver om Udviklingen paa forskellige Fragtmarkedssektioner.

Da de fleste Laster som befordres med Trampskibe ligeledes i større eller mindre Udstrækning skibes med Linere, er det umuligt at fastslaa de nøjagtige Lastemængder som paa et givet Tidspunkt er tilgængelige for Trampfart. En Antydning faar man dog gennem forskellige Tal.

Verdenshandlens Nedgang og Situationen senere fremgaar af følgende Indextal:

	(1913 = 100)
1929 .....	130
1932 .....	96
1935 .....	106
1936 .....	111
1937 .....	126
1938 .....	115

Den Del af Verdenshandlen som befordredes til Søs var 75 pCt. i 1913 og 81 pCt. i 1936. Nedenstaaende Tal angiver den til Søs befordrede Verdenshandels Omfang de forskellige Aar:

	(1913 = 100)
1929 .....	135
1932 .....	101
1935 .....	115
1936 .....	120

Senere Statistik findes ikke.

Nedenstaaende Tal viser hvor stor Del af Verdenshandelen der drejer sig om Godstransporter indenfor Imperiet, mellem Imperiet og Udlandet og mellem Pladser i Udlandet og endelig den britiske Skibsfarts Andel i Transporterne.

	1913 %	1936 %	Paa britiske Skibe
Indenfor Imperiet .....	14.1	18.4	93
Imperiet—Udlandet .....	40.3	37.5	48
Kun Udlandet .....	45.6	44.1	12
Hele Verdenshandelen .....	100	100	40

Med Hensyn til Kul følgende:

Verdens og Englands Kuleksport — inklusive Bunkers — i Millioner Tons:

	Hele Verden	England
1913 .....	171	94.4
1929 .....	170	76.7
1935 .....	122	51.8
1936 .....	120	49.5
1937 .....	142	52.1

Procent af den engelske Kuleksport som fragtes i engelske og udenlandske Skibe:

	Udenlandske Skibe	Britiske Skibe
1936 .....	51.0	49.0
1937 .....	53.4	46.6

Den forhaandenværende Tramptonnage fordeler sig paa de enkelte Lande som følger, idet Tallene tages fra Maj 1938 og kun Skibe paa over 2500 Tons er medtagne:

England .....	3,826,000
Grækenland .....	1,149,000
Japan .....	1,100,000
Norge .....	800,000
Italien .....	660,000
Tyskland .....	480,000
Holland .....	300,000
Jugoslavien .....	300,000
Sverige .....	225,000
Spanien .....	220,000
Finland .....	150,000
Danmark .....	150,000
Frankrig .....	134,000
Estland .....	30,000

Den engelske Tramptonnage har før Krigen været mindst 25 pCt. større. Nedenstaaende Tal angiver Englands søgaaende Trampflaade samt hvilken Del af den som var oplagt paa forskellige Tidspunkter siden 1933:

	Ant.	Total		Opl.		1. Styrmand	2. Styrmand
		1000 ton	Antal	1000 ton	Antal		
Okt. 1933.....	1,046	3,962	223	953	Storbritannien .....	100	100
Jan. 1935.....	974	3,673	83	306	Holland .....	129	105
Apr. 1935.....	964	3,644	126	396	Danmark .....	122	94
Juli 1935.....	952	3,598	71	217	Norge .....	104	91
Okt. 1935.....	935	3,540	49	160	Sverige .....	106	95
Jan. 1936.....	925	3,530	30	93	Belgien .....	78	78
Apr. 1936.....	923	3,528	76	211	Grækenland .....	83	—
Juli 1936.....	908	3,490	39	122	Tyskland .....	83	75
Okt. 1936.....	928	3,569	19	57	Italien .....	75	83
Jan. 1937.....	924	3,564	10	31	Finland .....	73	65
Apr. 1937.....	914	3,525	7	16	Frankrig .....	54	—
Juli 1937.....	909	3,493	2	7	Estland .....	57	58
Okt. 1937.....	913	3,520	4	12	Japan .....	55	48
Jan. 1938.....	903	3,485	3	8	Letland .....	53	53
Apr. 1938.....	909	3,481	34	110			
Juli 1938.....	912	3,494	45	125			
Okt. 1938.....	901	3,449	56	197			

Bygningsomkostninger var, angivet i £ for en 7500 Tons Lastdamper med enkel Specifikation i England paa de forskellige Tidspunkter:

December 1920.....	226,000
— 1929.....	67,500
— 1931.....	63,500
— 1933.....	63,100
— 1936.....	71,700
— 1937.....	108,000
— 1938.....	108,000

Omkostningernes Stigning i Procent i de sidste 2 Aar er et andet interessant Tal. De andrager:

Reparationer .....	30—35	Procent
Bunkerkul i U.K. ....	25—30	—
Bunkerolje i U.K. ....	20—25	—
Proviand etc. ....	10	—
Lønninger til Besætn...	20	—

Fragtfaldet illustreres bedst af Chamber of Shippings Index i de sidste 3 Aar med 1929 som Beregningsbasis, idet Tallene angiver Gennemsnitstallet for Hel- og Halvaar:

1929 Hele Aaret .....	100.0
1935 1ste Halvaar .....	71.9
2det — .....	81.2
Hele Aaret .....	76.3
1936 1ste Halvaar .....	82.5
2det — .....	100.9
Hele Aaret .....	90.8
1937 1ste Halvaar .....	135.7
2det — .....	146.5
Hele Aaret .....	140.4
1938 1st Halvaar .....	98.9

Hvad angaar Lønindexet findes dette i et P. M. som er udarbejdet af Shipping Federation. Det er Hyren for en befaren Matros som er Sammenligningsgrundlaget, og den i England gældende Hyre er sat til 100. Den var i

Storbritannien .....	100
Holland .....	103
Danmark .....	93
Norge .....	89
Sverige .....	91
Belgien .....	81
Grækenland .....	73
Tyskland .....	61
Italien .....	58
Finland .....	53
Frankrig .....	55
Estland .....	44
Japan .....	35
Lolland .....	37

Følgende Tabel angiver Lønningen i Procent for 1ste og 2den Styrmand paa en Lastdamper paa mellem 3000 og 3500 Tons. Det maa dog tilføjes, at naar det gælder Befalingsmænd, spiller betydende Variationer ind, men Tallene siges i det store og hele at give Situationen for Juli 1938:

Det fremgaar tydeligt af disse Tal, at Danmark lønningsmæssigt set ligger i Toppen, men i Realiteten er Forholdet endnu gunstigere for de danske Sømænd, idet der i de ovennævnte Tal ikke er taget Hensyn til Overtidsbetalingen, der i Danmark ligger væsentligt højere end i noget andet Land, hvortil kommer, at de sociale Goder (Pension, Ulykkes- og Arbejdsløshedsforsikring etc.) er væsentlig højere hos os end i andre Lande, og endelig kan anføres, at Kostforholdene i danske Skibe som bekendt er betydeligt bedre end i de fleste andre Landes.

Englands Skibsredere, Bankmænd, Eksportører og andre Forretningsmænd har før i Tiden bestandig hævdet Handelens Frihed. Da deres Interesser er sideløbende stemmer deres Synspunkter paa dette Omraade overens. Dette er Aarsagen til at Londons og Liverpools store Havne for over 100 Aar siden sammen med de store Fabrik- og Handelscentre i Manchester og Bradford førte Kampagnen ikke blot for Frihandelen men ogsaa for en Guldvaluta, som gjorde Guldveksler paa London til en Slags international Valuta for hele Verden. Efter næsten 70 Aars Fremgang og Udvikling led dette System sit Knæk ved Verdenskrigen, og det var ikke stærkt nok til i 1931 og 1932 at forhindre den da stedfundne Udvikling.

I 1938 var Tilstanden paany saa alvorlig, at Skibsrederne begyndte Henvendelser til Regeringen. For at forklare Vanskelighederne kan man tage Tallene fra de fire vigtigste Industrier til Forklaring af deres Stilling i 1929 og 1938.

I 1929 var Værdien af den Bomuld, der eksporteres fra Storbritannien, 135 Mill. £. I 1938 var den formindsket til 49 Mill. £. For Uld var Tallene henholdsvis 52 og 26 Mill. For Jern og Staal 68 og 41. For Kul — den efter Skibsredernes Mening betydeligste Eksportvare — fra 60 Mill. Tons i 1929 til 36 Mill. Tons i 1938.

Rapporten angaaende den nærkontinentale Trafik, heri indbefattet Kanalfarten, Nord- og Østersøfarten samt Middelhavsarten viser, at denne Trafik hovedsagelig drives af Skibe mellem 1000 og 4000 Tons, som kan gaa ind i smaa Havne. Det paapeges, at »Antallet giver Tryghed«, og at denne Skibsklasse vil være af den yderste Vigtighed for Opretholdelse af den afgørende Import i Krigstid. Ingen Sektion, heder det i denne Rapport, af den britiske Skibsfart har lidt sværere under Depressionen, der tilmed er gjort intensiveret gennem Storbritanniens Toldpolitik. Fra 1930 til 1938 forøgedes Anløbet af fremmede Skibe til Storbritannien fra Nordeuropa med 44 pCt., mens de britiske gik ned med 10 pCt. Udenlandske Klarerter forøgedes med 20 pCt. og britiske formindskedes med 28 pCt. Der klages over at skønt Storbritannien modtager næsten Halvdelen af Europas Trævareeksport, har den britiske Skibsfart kun en ubetydelig Del af Trælasterne. Omtrent det samme gælder Kulene. Førrige Aar fragtede imidlertid britiske Skibe Halvdelen af de Kul, der skibedes til Frankrig. Men et fransk Dekret, som udfærdigedes i Aaret 1938, har praktisk talt udelukket de britiske Skibe fra denne

Fart med Undtagelse af smaa Kuldampere under 1800 Tons. Smaa hollandske Motorskibe konkurrerer ogsaa med den engelske Skibsfart fra Holland. Tysk statsunderstøttet Skibsfartskonkurrence har næsten monopoliseret Trævare- og Sildeimporten til Tyskland, og 90 pCt. af den danske Eksport til England gaar paa danske Skibe.

Hvad angaar den sidste Paastand, da maa man her ikke glemme, at det drejer sig om en gennem Menneskealdre med stor Bekostning fra dansk Skibsfarts Side oparbejdet Trafik, som man fra engelsk Side ikke tidligere har haft noget at indvende imod og som giver de engelske Modtagere en fortrinlig Service. Bebrejdelsen mod dansk Skibsfart er derfor ganske urimelig, ikke mindst fordi danske Redere aldrig er gaet ind i britiske, hævdyndne Farter, men tværtimod loyalt har støttet England, saasnart der har været Tale om Regulering ved Minimalrater o. l.

Det er saaledes en lang Række Anklager, der tages op til Behandling, og saa meget kan man regne for givet — England vil nu til at tage effektive Skridt, og et af disse alvorlige Skridt er de ulyksalige Subsidier, som vil komme til at ride Verdens Skibsfart som en Mare i den kommende Tid.

### ENGLAND SELV OG SUBSIDIERNE

At der i England er lutter Enighed og Tilslutning med Hensyn til Subsidierne skal man ikke tro. Tværtimod, nu begynder Kritiken *indefra* ogsaa. Lord Maclay, den kendte Glasgow-Skibsreder, retter saaledes i et Brev til Præsidenten for Handelsdepartementet ligefrem sensationelle Beskyldninger mod den britiske Skibsbygningsindustri. Brevet er skrevet i Anledning af Forslaget om Subsidier til Trampskibsfarten, et Arrangement, som efter Forslagsstillerens Mening skulde hjælpe ogsaa det engelske Skibsbyggeri.

Lord Maclay mener, at omfattende Undersøgelser bør indledes, inden man gaar ind for en saadan Politik. Skibsrederne selv er ikke uden Skyld i den herskende Situation, erklærer han, og han meddeler videre, at det Selskab som i sin Tid dannedes med det Formaal at indkøbe »gamle og overflødige Værfter« og som derigennem skulde formindske Konkurrencen indenfor Skibsbyggeriet, delvis finansieredes paa en saadan Maade, at der efter hemmelige Overenskomster mellem Værfterne lagdes en vis Procent paa alle Kontrakter. Disse Procenter anvendtes til Indkøb af de »overflødige« Værfter.

Skibsbyggerne lod Rederne være uvidende om dette Arrangement, hævder Lord Maclay. Paa den Maade forhøjedes Priserne altsaa paa Skibe fra britiske Værfter, og de forhøjedes med den Hensigt, at Værfterne siden yderligere kunde forhøje Priserne. Der var ligeledes truffet Overenskomst om, at de saaledes indkøbte Værfter ikke skulde tages i Brug i en overskuelig Fremtid. Følgen blev, at naar Bestillingerne begyndte at strømme ind fandtes der ikke tilstrækkeligt med Værfter, hvorfor britiske og udenlandske Bestillere maatte henvende sig til andre Landes Værfter. Knap nok en eneste udenlandsk Ordre gik til Storbritannien og det bliver, hævder Lord Maclay, svært at lede dem tilbage til de britiske Værfter. Hvad de britiske Redere angaar, vil de have svært ved at glemme den Behandling, de her har været udsat for.

Det er unægteligt et meget interessant Forhold, der her afsløres, og det vil sikkert vække almindelig Opsigt. Lord Maclay gaar derfor ind for at der foranstalles en indgaaende Undersøgelse for at man kan faa opklaret i hvor høj Grad britisk Skibsbygning handicappes af Gruppedannelser, Tarifer, Rabat, Restriktioner o. s. v.

Nu er det selvfølgelig ikke givet, at dette er andet end et Angreb, men der ligger i det en naturlig For-

klaring paa, hvorfor britisk Skibsbygning ikke kan eller maaske vil konkurrere. Det er tillige et typisk Tidens Tegn paa, med hvilken Iver man i England gaar frem for at finde Ondets Rod.

### LOVFORSLAGET OM SKIBES BEMANDING

Handelsminister Kjærboel forelagde i Onsdags i Folketinget Forslag til Lov om midlertidigt Tillæg til Loven om Sønering. Forslaget drejer sig om Skibes Bemanning.

I Lovforslagets første Paragraf hedder det, at ethvert Skib skal have den af Hensyn til Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen og Sikring af Skibets betryggende Drift fornødne Besætning. Derefter følger en Række Bestemmelser herom.

Passagerskibe i indskrænket Fart med mere end 500 Passagerer skal have mindst to Styrmande. I Skibe over 2500 Registertons uden for indskrænket Fart skal der være mindst tre Styrmande.

I Damp- og Motorskibe med over 200 HK., der anvendes uden for europæisk Fart, skal der være mindst to Maskinmestre og en Maskinassistent. I dobbeltskruede Skibe over 500 HK. skal Maskinbesætningen være tilstrækkelig til, at der paa hver Vagt kan være en Medhjælper til Tjeneste i Maskinen.

Damp- og Motorskibe over 500 Registertons uden for indskrænket Fart skal være bemanded efter følgende Skala:

Over 300, men ikke over 1400 Tons: 2 Matroser, 2 Letmatroser, 1 Ungmand, ialt 5.

Over 1400 men ikke over 2000 Tons: 3 Matroser, 1 Letmatros, 2 Ungmænd, ialt 6.

Over 2000, men ikke over 2500 Tons: 4 Matroser, 2 Letmatroser, 1 Ungmand, ialt 7.

Over 2500, men ikke over 3500 Tons: 5 Matroser, 2 Letmatroser, 1 Ungmand, 1 Dæksdreng, ialt 9.

Over 3500, men ikke over 5000 Tons, 6 Matroser, 2 Letmatroser, 1 Ungmand, ialt 9.

Over 5000, men ikke over 6500 Tons: 6 Matroser, 3 Letmatroser, 1 Ungmand, 1 Dæksdreng, ialt 11.

For Skibe over 6500 Reg. Tons Brutto forøges Antallet af Matroser med 1 for hver 1500 Tons.

Forslaget indeholder derefter nærmere Bestemmelser om, hvilke Betingelser, det underordnede Mandskab skal udfylde. Om Fyrbøderne hedder det, at der skal være tilstrækkelig til, at der kan gaas treskiftet Vagt. Dette er gældende Praksis, der lovfæstes.

Loven skal træde i Kraft 1. Juli 1939.

Handelsministeren udtalte bl. a., at han ikke saa sig i Stand til at forelægge indskrænket Arbejdstid til Søs, da hele Søneringsloven er til Revision i Ministeriet. Derfor er ogsaa det foreliggende Lovforslag midlertidigt.

Endelig udtalte Ministeren: Det gaar selvfølgelig ikke an at stille videregaaende Krav her i Landet end dem, der stilles i de Lande, med hvis Skibe vi konkurrerer, idet vi da kun risikerer, at vore Skibe bliver slaaet ud og maa oplægges til Skade for baade Redere og Søfolk og indirekte for vore Værfter.

Det er saa sandt som noget, men det undrer da desto mere, at Regeringen kan fremsætte et Lovforslag som ovennævnte og dermed paalægge Skibsfarten nye Byrder til de mange, der i Forvejen tynger det, saa meget mere som Forslaget er ganske upaakrævet, da de danske Skibe er fuldt saa vel bemandede som andre Landes; det vil særligt ramme de mindre Skibe, der i Forvejen har svært ved at klare sig.

Som bekendt har Dansk Dampskibsrederiforening da ogsaa fremsat en alvorlig Protest mod Forslaget.

## SKIBSFARTEN OG RIGSDAGEN

Folketinget har Skatterne, ikke mindst den ulyksalige Merindkomstskat været til en indgaaende Behandling. Det viser sig, som allerede omtalt, at denne Skat har opnaaet at blive endogsaa usædvanlig upopulær og det langt ind i Regeringspartierne Kres. Saaledes udtalte den radikale Hassing-Jørgensen bl. a.:

Jeg synes, at Merindkomstskatten, jo længere Tid der gaar, bliver mere og mere uttaltende. Man kan undvære denne Merindkomstskat og fordele Skatten efter Tillægsskattens Regler. Dette har jeg tidligere henstillet. Naar Ministeren nu alligevel kommer og kræver Loven forlænget i et halvt Aar, vil vi radikale ikke modsætte os det. Jeg sympatiserer med at flytte Sammenligningsaaret. Det var det, jeg henstillede i Fjor, saa det har min Sympati. Man kunde imidlertid ikke vente, at det radikale Parti vilde gaa med til en senere Fornyelse af denne Skattelov. I Modsetning til Hr. Korsgaard fandt Taleren ikke, at Staten kan undvære disse Penge i denne Omgang.

Det er selvfølgelig ret negativt, men det viser dog, at der ikke vil undes Merindkomstskatten noget langt Liv.

I denne Forbindelse kan det nævnes, at den konservative Drachmann udtalte, at Erhvervene var paa Grænsen af deres Ydeevne.

Overfor Finansministerens gentagne Udtalelser om

Redernes store Udbytter slog den konservative Boeck-Hansen paany fast, at dette var en fundamental Misforstaaelse. Rederierne har i Aarene 1932—37 kun kunnet betale deres Aktionærer i Gennemsnit 2½ pCt. i Udbytte. Selv om man tager det gode Aar 1937 med, bliver Gennemsnitsudbyttet dog kun 3,4 pCt. Det er den Slags Sandheder, som det aabenbart bliver nødvendigt at slaa fast Gang paa Gang, før de bliver husket. Om Myndighederne saa retter sig derefter, bliver et andet Spørgsmaal.

## BEMANDINGS-KONVENTIONEN

Det norske Stortings Beslutning om at forhøje Tonnage-Grænsen for Sømandsloven fra 2000 til 2500 Tons har vakt adskillig Opmærksomhed i de internationale Kredse, der har været samlet i Genève i Anledning af Arbejdsbureauets Raadmøde hedder det i en Ritzau-Meddelelse. Man frygter for, at Beslutningen vil umuliggøre Norges Ratifikation af de internationale Sømandsoverenskomster, der blev vedtaget af den specielle Søfartskonference i 1936 og dermed bringe hele Ratifikationsbevægelsen i Fare. En Række Lande, deriblandt Sverige, har nemlig fremhævet man, ratificeret med det Forbehold, at dette ogsaa blev gjort af de øvrige større Søfartslande.

Det er jo fuldstændig rigtigt, og det synes altsaa som om det sidste Ord i denne Sag ikke er sagt endnu.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Trafiken gennem Panamakanalen

Panamakanalens Bestyrelse har nu udsendt sin Statistik over Trafiken gennem Kanalen i Tiden 1. Juli 1937—30. Juni 1938. Det viser sig, at 5,524 Handelsskibe (paa mindst 300 Tons Netto) har passeret Kanalen i denne 12 Maaneders Periode mod 5,387 det foregaaende Aar. Skibenes Tonnage var henholdsvis 19,602,000 og 19,303,000 Netto Tons. Der var altsaa lidt flere Skibe og lidt mere Tonnage end det foregaaende Aar, men til Gengæld er Lastmængden gaaet lidt ned nemlig til 27,386,000 Tons mod 28,100,000 Tons det foregaaende Aar.

Gennemsnitlig passeredes Kanalen af 15,1 Skibe pr. Dag mod 14,5 det foregaaende Aar. Den gennemsnitlige Dagsindtægt i Kanalafgiften var henholdsvis 63,479 Dollars og 63,294 Dollars og i Gennemsnit betalt hvert Skib henholdsvis 4194 og 4289 Dollars i Afgift.

Trafikens Fordeling paa de forskellige Lande følgende:

	Antal Skibe	1000 Reg.-t. netto	Betalte Kanalafg. i 1000 Doll.
U. S. A. ....	1780	6898	8205
Storbritannien .....	1281	5177	6096
Norge .....	667	2180	2582
Tyskland .....	357	1005	1219
Japan .....	300	1329	1597
Holland .....	285	543	670
Danmark .....	223	592	707
Panama .....	182	287	319
Sverige .....	119	468	446
Frankrig .....	105	401	479
Grækenland .....	94	298	367
Øvrige Lande .....	131	444	483
Aaret 1937 .....	5524	19622	23170
Forøgelse eller Formindskelse .....	+ 137	+ 319	+ 68
i Procent .....	+ 2,5	+ 1,7	+ 6,3

### Varereomsætningen over Danzigs Havn i December Maaned 1938

Varereomsætningen over Danzigs Havn i December Maaned var: Indførsel 92,711,1 Tons, Udførsel 474,277,0 Tons. Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i November Maaned androg 95,466,6 Tons, Udførslen 570,369,3 Tons.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 1500 Tons Korn, ca. 5000 Tons Sild, ca. 2000 Tons Sten, ca. 41,000 Tons Erts, ca. 1600 Tons Svovlkies, ca. 5700 Tons Kul, ca. 1600 Tons Koks, ca. 8700 Tons Nafta-Produkter, ca. 2200 Tons Melasse, ca. 1700 Tons svovlsur Ammoniak, ca. 9500 Tons Gødningstof, ca. 4500 Tons Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 67,000 Tons Korn, ca. 6700 Tons Bælgfrugter, ca. 7000 Tons Mel,

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

285,000 Tons Kul, ca. 21,000 Tons Koks, ca. 2700 Tons Oliekager, ca. 1200 Tons Soda, ca. 9900 Tons svovlsur Ammoniak, ca. 7200 Tons Gødningstof, ca. 51,600 Tons Træ, ca. 1500 Tons Raajern, ca. 4500 Tons Jern og Staal, ca. 1500 Tons Jern- og Staalrør.

### Oversigt

over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i December 1938, samt Antallet af udgaaende Skibe.

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A. ....	10	39,415	10	1
Belgien .....	1	306	1	—
Brasilien .....	3	13,897	3	—
Danzig .....	1	361	1	—
Danmark .....	19	12,228	16	3
Tyskland .....	381	558,942	321	73
Estland .....	5	5,782	4	1
Finland .....	12	17,464	10	3
Frankrig .....	38	72,253	20	5
Grækenland .....	20	50,126	17	4
Storbritannien ..	172	294,740	129	35
Ungarn .....	1	2,738	1	—
Italien .....	29	85,047	31	3
Jugoslavien .....	12	31,115	1	5
Japan .....	5	25,146	5	—
Letland .....	7	8,206	5	3
Litauen .....	3	614	3	—
Nederlandene ...	336	390,421	217	58
Norge .....	87	187,791	50	28
Panama .....	1	3,123	—	1
Polen .....	4	2,605	5	—
Portugal .....	2	5,440	2	—
Rumænien .....	1	2,221	1	—
Rusland .....	6	10,586	5	4
Spanien .....	1	2,578	—	1
Island .....	1	428	1	—
Sverige .....	82	111,289	64	15
Ialt .....	1,240	1,964,862	920	243

Ialt afgaaet: 1,172 Skibe.

\*) Excl. Andetsteds udklarerede Skibe.

### Oplægningerne

Der kommer nu stærk Fart i Oplægningerne. Det sidste Tal, fra Tirsdag den 7. Februar, viser:

Oplagte Skibe .....	32
Brutto Tons .....	43,735
Dødvægt .....	61,248

mod forrige Uge. 28 Skibe, 36,944 Brutto Tons, 54,420 Dødvægt.



## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING \*

Ogsaa i den forløbne Uge har der været nogen Aktivitet paa Kornmarkederne, men desværre har andre vigtige Trades ligget helt døde, saa i det store hele maa Tendensen paa Fragtmarkederne nærmest karakteriseres som mat.

River Plate har været meget roligt, og det er stadig umuligt at opnaa de officielle Minimalrater til U.K.Cont. Befragterne er i Markedet for Tonnage, men de indikerer kun omkring 23/6 Basis p.p. U.K., iøvrigt med de sædvanlige Schedule Tillæg og Reduktioner. Til Destinationer uden for Minimalrate Rangen er Efterspørgslen praktisk talt Nul. Der noteres stadig Bahia Blanca/Callao til 13/-, ligesom der er tentative Forespørgsler fra n.a. San Lorenzo til Japan for Februar/Marts Lastning til 20/-. En 7,000 Tonner sluttedes desuden fra Bahia Blanca til Rio til 10/3.

Fra Australien har der været ret god Efterspørgsel efter Korntonnage, og et ikke ubetydeligt Antal Baade blev sluttet paa Basis af Minimalraterne til U.K.Cont. respektive Japan/Shanghai. Størstedelen af disse Baade har givet Option Vladivostok til Rater, der ligger omkring 1/-. Det forventes, at de fleste af disse Baade vil blive destineret til det fjerne Østen. Iøvrigt er Befragterne igen i Markedet for Tonnage for Korn til Indien. Rateniveauet ligger omkring 13/6d. Basis Calcutta.

Fra Golfen respektive Northern Range har Efterspørgslen været ringe, og der sluttedes kun en enkelt Baad til det officielle Minimum.

Fra Pacifickysten er der sluttet 3/4 Baade for Korn til Vladivostok til Rater omkring \$3.75 per short ton. Endvidere noteres Korn fra Pacific til U.K. til omkring 24/6d. Basis Columbia River Lastning.

Fra Sortehavet har Russerne vist større Tendens til at operere, og forskellige Baade er sluttet til omkring 11/6d. Basis Rotterdam/Antwerpen. Fra Sydafrika er Befragterne interesseret i Februar/Marts Tonnage til 17/- Basis Durban/p.p. U.K.. En 7,000 Tonner sluttedes fra Cape Town til U.K. til 16/3d.

De øvrige oversøiske Markeder har som nævnt været temmelig interesseløse. Fra Nordamerika er der stadig Efterspørgsel efter Scrap til Japan. Rateniveauet ligger uforandret omkring 18/6d. fra U.S. Atlantic og 19/6d. fra Golfen. Paa Net Charter indikeres \$4.00 for U.S. Atlantic Lastning.

Sukker fra Vestindien er roligt. Raten ligger nominelt omkring 16/- fra Cuba og 15/- fra San Domingo.

Fra Pacifickysten er sluttet en enkelt Baad paa f.i.o. Basis til Japan/Nordkina. Sidste Slutning var norsk Dieselskib paa 395 Balefod, der opnaede £6,750.— til Taku Bar. Denne Slutning ligger noget over Dagens Marked, og den relativ høje Rate skyldes antagelig, at Befragterne var presset for et prompt Skib; i Dag indikeres nemlig kun for lignende Forretning ca. £6,000.— Der søges stadig Tonnage til Australien.

Raten ligger uforandret omkring £6,500.— for et Skib paa omkring 450.000 Balefod.

Scrap fra Pacifickysten til Japan er sluttet sidst til \$3.95, hvilket er en lille Nedgang.

Østens Markeder er desværre stadig stille. Soya-bønneraten ligger nominelt omkring 26/-, men det kniber stadig med at skaffe Varerne frem, og der bliver næppe noget rigtigt at gøre paa dette Marked før for Marts Lastning. En enkelt Parcel er sluttet fra Dalny til Rotterdam til 25/6d.

Ris fra Saigon har ogsaa været roligt. Befragterne indikerer 27/- for Februar/Marts og 27/ for April til sædvanlige Bordeaux/Rotterdam Destinationer. Til Vestindien søges Tonnage fra Saigon og/eller Kohsi-chang til 32/-.

Fransk Indokina er i Markeder med en Kontrakt paa ca. 100.000 Tons fra Port Campha til U.S.N.H. eller St. Lawrence til omkring 18/6d. paa sædvanlig f.i.o. Basis. Iøvrigt er sluttet 6,500 Tonner fra Port Redon til Australien direkte til 22/- f.i.o.

De indiske Markeder er rolige, men Rateniveauet er støt. Madraskyst/U.K. vil stadig betale 27/- for Marts/April, og der er iøvrigt en enkelt Februar Last i Markedet, for hvilken der utvivlsomt kan opnaas en god Rate.

Fra Java søges Tonnage for Februar/10. Marts cancelling til 26/-.

Fra Birma har Markedet været ret livligt, og 3/4 Baade er sluttet med Ris til Holland for Marts/April Lastning til omkring 26/6d.

Paa de europæiske Markeder er Tendensen stadig ufavorabel for Rederne, hvilket ogsaa fremgaar af de stadig voksende Oplægningstal. Kul fra U.K./Lower Plate er ualmindelig fast, og en enkelt Baad er sluttet til 12/6d., hvilket er ikke mindre end 3/- over sidste Slutning. Dette Spring opefter i Raten har tilsyneladende forskrækket Befragterne, og de forsøger nu igen at gennemføre lavere Fragter. De øvrige udgaende Kulmarkeder er uforandret. Wales/Port Said 6/-. Wales/Vestitalien 5/9d. à 6/- afhængig af Størrelse og Lossehavn.

Middelhavet/hjem er uforandret. Der kommer stadig en Del nye Ordre i Markedet, men hvad vi skrev i vor sidste Beretning, nemlig at den disponible Tonnage er tilstrækkelig til at dække Befragternes Behov, gælder stadig, saa Chancen for Opgang i Raterne er minimal.

Fra Sortehavet har Russerne taget Tonnage for Erts fra Poti til U.S.N.H. til 13/6d., hvilket kan gentages.

Paa Timechartermarkedet er Tendensen uforandret. De i vor sidste Beretning opgivne Rater har i det store hele været gældende Værdier i den forløbne Uge. Vestindiemarkedet viser maaske en Kende større Aktivitet. Dansk 4,000 Tonner sluttedes for Rundtur til \$1.05, og 3,000 Tonner ligeledes for Rundtur til \$1.10.—

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

**Handels- og søkyndige Medlemmer for Landsretterne**

Justitsministeriet har beskikket følgende handelskyndige og søkyndige Medlemmer af Østre og Vestre Landsret for Tiden fra den 1. Januar 1939 til den 31. December 1942. Nedennævnte Skibsfører E. Krogh, København, og pens. Havnemester J. Sørensen, Aarhus, dog kun til henholdsvis 31. Oktober 1942 og 28. Februar 1942.

Som handelskyndige Medlemmer af Østre Landsret:

Vinhandler Chr. Gyldenslette, Boghandler S. Wienc, Ingeniør R. G. Andersen, Direktør P. Simonsen, Murermester Kr. Larsen og Kontorist O. M. H. Simonsen, alle København, og Købmand M. Iversen, Odense.

Som søkyndige Medlemmer af Østre Landsret:

Skibsfører E. Krogh, Skibsfører E. Juel-Hansen, Maskinmester C. T. Mortensen og Maskinmester H. M. K. Poulsen, alle København.

Som handelskyndige Medlemmer af Vestre Landsret:

Direktør, Konsul M. A. Broegaard, Esbjerg, Købmand M. Hvirring, Vejle, Købmand Jøls. Larsen, Søby, Købmand Th. C. Carlsen, Løsten, Købmand Chr. Knutzen, Sønderborg, Skibsmægler, Konsul L. Christensen, Esbjerg, Købmand M. Klitgaard, Viborg, Købmand S. N. Reffskier, Viborg, Direktør A. Langvad, Aalborg, Grosserer Th. Chr. Nielsen, Aarhus, Direktør H. Hardorf, Kolding, Købmand Chr. Matzen, Sønderborg, og Ekspedient Chr. E. Hansén, Viborg.

Som søkyndige Medlemmer af Vestre Landsret:

Havnefoged Chr. Andersen Fink, Kolding, pens. Havnemester J. Sørensen, Aarhus, Havnefoged J. Toft, Skive, Maskinmester H. Juhl, Kolding, Maskinmester L. C. R. Dørr, Aarhus, Direktør N. P. Broe, Aalborg, og Matros T. Laursen, Aarhus.

### Norsk Søulykkestatistik

Sjøfartskontoret i Oslo har udsendt »Norsk Søulykkestatistik for 1937« — er Oversigt over Søfartsulykker — dog kun Skibe paa 50 Brutto Registertons og derover — i 1937. De statistiske Tabeller omfatter Forlis, Havarier og Tab af Menneskeliv. Af Havarier er dog kun medtaget dem, som efter Bestemmelsen i Sødygtighedslovens § 15 kan kaldes større Søulykke.

Det samlede norske Tab ved Forlis var 28 Skibe paa ialt 20,068 Brutto Reg. Tons. Af disse er 16 Dampskibe, 1 Sejlskib og 8 Motorskibe paa ialt 18,469 BRT. totalt forlist, og 3 Dampere paa tilsammen 1,599 BRT. conde-neret.

Aarets Forlisprocent af hele Flaaden af Skibe paa 50 BRT. og derover bliver saaledes 1,11 pCt. af Antallet, og 0,47 af Tonnagen.

Af de forliste Skibe er 7 Fiske- og Fangstfartøjer paa tilsammen 854 BRT., Resten er Lastskibe.

Den mest almindelige Maade Totalforlisene har fundet Sted paa er ved at Skibene er grundstødt eller sunket.

Mandskabstabet ved Forlisene udgjorde 20.

De fleste Havarier er sket ved Grundstødning. Under-søgelse af Havariernes formodede Aarsager viser, at de fleste paa samme Maade som Forlisene skyldes uafvær-gelige Naturaarsager.

Handelsflaadens samlede Mandskabstab ved Forlis og ved andre Ulykker var 88, hvoraf 83 var Nordmænd og 5 Udlændinge. Af Sygdom døde 65 norske Sømænd og 2 Udlændinge.

Konsulaterne har meldt om 48 norske Sømænd, som er forulykket og døde i udenlandsk Skibstjeneste eller under Ophold i Land for at søge Hyre eller mens de ven-tede paa Hjemsendelse.

### Cunard White Star Linien i 1938

Af Cunard White Star Liniens Beretning om Virksom-heden i 1938 fremgaar, at Linien for 17. Aar i Træk er den førende i den transatlantiske Passagerfart med et samlet Passagerantal paa 176,959 eller 43,778 over den nærmeste Konkurrent. I disse Tal er medregnet 17,886 Passagerer, befordret paa Krydstogter til Vestindien, Ber-muda etc. etc.

»Queen Mary« har befordret langt det største Passager-antal: ialt 52,459, fordelt over de forskellige Klasser som følger: Cabin 14,177, Turist Klasse 19,384, tredje Klasse

18,898. Paa sin Rejse fra Europa den 3. August tilbage-lagde »Queen Mary« Distancen fra Bishop Rock Fyrskib i den engelske Kanal til Ambrose Channel Fyrskib ved New York — de to Yderpunkter, der regnes med, naar Talen er om Rekorder paa Atlanterhavet — i 3 Dage 21 Timer og 48 Minuter, hvilket giver en Gennemsnitsfart af 30,99 Knob — ca. 57 Kilometer — eller 1 Time og 14 Minutter hurtigere end noget andet Skib i transatlantisk Fart.

Paa Returrejsen tilbagelagdes den samme Distance paa 3 Dage 20 Timer og 42 Minutter med en Gennemsnits-fart af 31,69 Knob — ca. 59 Kilometer — 1 Time og 25 Minutter hurtigere end nogen tidligere Rekord.

### Eksplodings-Ulykke paa Odense Staalskibsværft

En frygtelig og mærkelig Ulykke skete i forrige Uge paa Odense Staalskibsværft i en stor Ferskvandstank til en af Nybygningerne, som Værftet i den nærmeste Frem-tid skal søsætte. To Mænd, Werner Nielsen og Alfred Pe-lersen, blev dræbt, den ene døde paa Stedet, den anden nogle Dage senere.

### Haderslev Havn

Haderslev Havns Regnskab for 1937—38 balancerer med 191,373 Kr. mod budgettet 181,784 Kr. Driftsoverskudet udgør 56,863 Kr. eller 27,643 Kr. mere end paaregnet. Havne- og Broenge, der var budgettet til 140,000 Kr., har andraget netto 146,990 Kr. mod 149,379 Kr. Aaret forud. Nettoformuen udgør 1,382,126 Kr. Der har været en Opgang i Skibsantallet, der i 1936—37 var 837 og i 1937—38 967. Ogsaa i de indkomne Skibes Drægtighed er der Fremgang, nemlig fra 95,738,3 NRT. til 97,129,8.

### De norske Oplægninger

Opgørelsen pr. 1. Februar over norske Oplægninger viser, at der er oplagt 107 norske Skibe paa tilsammen 444,734 Tons Dødvægt mod 66 Skibe paa 369,450 Tons den 1. Januar. Der er altsaa en Stigning i Januar paa 75,284 Tons. Af Oplæggerne er 27 Tankskibe paa ialt 282,299 Tons. Tonnagemæssigt er der størst Forøgelse i Tankskibene, medens det er de mindre Trampskibe, der tæller talmæssigt.

### Søfarts-Legater paa 100,000 Kr.

Paa Foranledning af Ministeriet for Industri, Handel og Søfart er der udfærdiget kongelig Stadfæstelse paa to store Legater for Søens Mænd, begge stiftet af Kaptajn J. Chr. Jensen og Hustru Magdalene, født Schou, og begge paa 100,000 Kr.

Det ene Legat er til Fordel for »Den almindelige dan-ske Skibsførerforening af 1874« og dets Overskud skal anvendes til Uddeling til trængende ældre Skibsførere eller Styrmand samt Enker eller uforsørgede Børn efter saa-danne, medens det andet er til Fordel for Sømandsfor-eningen af 1856, idet dets Overskud skal anvendes enten til Driften af de to til Foreningen knyttede Institutioner »Prinsesse Maries Hjem for gamle Sømænd og Sømænds Enker« og »Hjem for Styrmandselever« eller til Fremme af Foreningens øvrige almindelige Formaal.

### Sømændenes Idræts-Klubs Boksstævne

En af de mest bemærkelsesværdige Sportsbegivenheder i denne Sæson bliver utvivlsomt »Sømændenes Idræts-Klub«s Boksstævne i Idrætshuset Fredag d. 17. Februar Kl. 20,30.

Det er første Gang, at »Sømændenes Idræts-Klub« staar som Arrangør af et Stævne. Til Stævnet i Idrætshuset stiller »Sømændenes Idræts-Klub« med deres egne Boksere i samtlige Vægtklasser, og som Modstandere til de danske Sømænd kommer et Hold Boksere fra »Kungliga svenska Flottans Idrottsförening«. Stævnet vil saaledes forme sig som en Landsmatch mellem to Nationers bedste Sømænd-boksere under Parolen »Sømand mod Sømand«, hvilket i sig selv er noget enestaaende i Boksportsens Historie.

### Færgeanlæg ved Donau

I Bulgarien, paa Grænsen af Rumænien, ved Donau-overgangen mellem Rustschuk og Giurgiu, har Højgaard & Schultz projekteret Færgelejer og Tilslutningsbroer til en ny Færgehavn, som udføres under Firmaets Tilsyn. Hel-singer Skibsværft har udarbejdet Tegninger til de Fær-ger, som skal indgaa i den nye Forbindelse.

**Det forenede Dampskibs-Selskab**  
AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

---

**FRAGT- & PASSAGER RUTER**  
mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentinien —  
Brasilien — Nordafrika — Italien —  
Spanien — Portugal — Frankrig —  
Bulgarien — Tyskland — Storbritannien —  
Island — Norge — Sverige — Danmark —  
Letland — Litauen — Polen



**VINKE & CO**  
Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams: **VINCOO**      Telephone: **24830 (8 Lines)**

**ROTTERDAM**

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

## Svendborg Navigationsskole

afsluttede sin Vintereksamen Lørdag den 21. Januar med følgende Resultater:

*Styrmandsksamen.* (Minimum 87 — Maksimum 203).

S. O. Christensen, Sæby, 154; H. P. Fallesen, Aabenraa, 157; H. P. Gregersen, Broager, 129; E. B. Gudme, Nyborg, 132; A. P. Gydesen, Sonderborg, 153; H. N. Hansen, Tinglev, 175 (Udm.); P. V. Jacobsen, Færoerne, 102; E. Kanstrup, Rudkøbing, 173; J. O. Karlson, Vejle, 98; A. Kvist, Fredericia, 119; Th. Markert, Skarø, 174 (Udm.); Aage Mortensen, Herning, 188 (Udm.); Aa. M. Mortensen, Bogo, 112; H. E. Petersen, Troense, 191 (Udm.); H. M. Petersen, Brenderup, 136; H. Pedersen, Østerhæsing, 173; H. D. Pedersen, Aalborg, 101; S. A. Petersen, Aabenraa, 169; H. Schulte, Egernsund, 145; H. R. Sørensen, Endelave, 122.

*Skibsførereksamen.* (Minimum 84 — Maksimum 168).

A. Skov, Strib, 103; H. H. Ipsen, Bogø, 94; K. V. Jensen, Svendborg, 96; K. Jessen, Sonderborg, 87; C. C. Jørgensen, Nyborg, 129; W. Jørgensen, Slagelse, 116; H. Lolk, Troense, 86; H. G. Rasmussen, Fjerritslev, 98; P. H. Rasmussen, Aabenraa, 97; C. Schönheyder, Helsingør, 118.

*Radioekspedientproven.* I Kl. Certifikat.

B. G. Jørgensen, Ebberup, 7,3.

II Kl. Certifikat.

S. A. Augustsen, Korsør, 7,0 (Rederiforen. Præmie); C. P. E. Blume, Aabenraa, 6,8 (Rederiforen. Præmie); P. S. A. Jørgensen, Svendborg, 6,2 (Rederiforen. Præmie); G. Jensen Schmidt, Nordborg, 5,5; S. A. Andersen, Tagerup, 7,0; H. Wielche, Frederikshavn, 6,3; C. Bang Hansen, Helnæs, 5,4.

*Kystskipperproven.* (Minimum 19 — Maksimum 21.)

S. A. Nielsen, Mose, 19.

## 60 Aar.

Skibsinpektør i Rederiet Albert Jensen, Kaptajn S. Jul. Siemsen, fylder Torsdag 60 Aar.

Kaptajn Siemsen er et kendt Navn i Skibsfartskredse og indenfor Rederiet en afgørende Faktor, en stor Arbejds-kraft og en vellidt Mand.

## Udnævnelse

Mr. A. D. Cadogan, der ogsaa er velkendt fra talrige Besøg her i Landet, er blevet udnævnt til administrerende Direktør for Thos. H. Seed & Co., Ltd., New-castle, efter afdøde Mr. T. H. Seed.

## BEKENDTGØRELSE

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion, stor 500 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1938 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af April Maaned 1939.

Justitsministeriet, den 6. Februar 1939.

## En Lodsstilling

bliver ledig ved henholdsvis Albuén, Mariager Fjord og København Lodserier.

Ansøgning omhandlende en enkelt eller eventuelt flere af de nævnte Stillinger og indeholdende fornødne Oplysninger modtages indtil den 15. Marts d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o/V. 60, København K.

Saaframt de pr. 10. Februar d. A. indkomne Ansøgninger til Hals Lodseri ønskes overført, imødeses Meddelelse herom.

Lodsdirektoratet, den 6. Februar 1939.

## POSITIONSLISTE PR. 7. FEBRUAR 1939

## A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Gdynia 16.1.  
s.s. *Aarø* ank. London 3.2.  
s.s. *Aase* afg. Genoa 30.1. til London.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Cumarebo 24.1.  
s.s. *Absalon* pass. Skagen 29.1.  
m.s. *African Reefer* ank. Tel-Aviv 7.2.  
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, afg. Aden til Port Sudan 6.2. hjg.  
s.s. *Agnete* pass. Havre 20.1. p. R. t. Gibraltar.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Antwerp 28.1.  
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 31.1. til River Plate.  
s.s. *Alfa* afg. Drammen 7.2.  
s.s. *Alf* lossen i Kbhvn. 6.2.  
s.s. *Algarve* afg. Haifa 6.2. til Algier.  
s.s. *Algier* afg. Catania 5.2. til Lissabon.  
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Hamburg 7.2. hjg.  
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Frederikshavn 2.1.  
m.s. *American Reefer* pass. C. Frio 1.2.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Portland til Vancouver 6.2. udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Rouen 28.1.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Baltimore 22.1.  
s.s. *Anna* afg. Frederikshavn 6.2.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Los Angeles til Kobe 7.2. udg.  
s.s. *Anne* ank. Haifa 21.1.  
m.s. *Argentina* ank. Buenos Aires 5.2.  
m.s. *Arizona* afg. Kbhvn. 7.2. til Nørresundby.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Sydney, N.S. 24.1.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Yokohama 3.2.  
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Rouen 2.2. hjg.  
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Vejle 3.2.  
s.s. *Aslaug* afg. Vlissingen 2.2. til Alexandria.  
m.s. *Asnæs* pass. Holtenu 3.2.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Hondagua 17.1.  
s.s. *Astra* afg. Philadelphia 1.2. til Norfolk.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ligger i New York.  
m.s. *Australian Reefer* afg. Seattle 5.2.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Agulhas p. R. t. Las Palmas 25.1. hjg.  
s.s. *Avance* ank. Korsør 19.12.

## B

s.s. *Belgien* afg. Vlissingen 1.2. til Gøteborg.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Haifa 4.2.  
s.s. *Bergenhus* afg. Aalesund 7.2. til Trondheim.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Bes* pass. Dover 7.2.  
s.s. *Betta* pass. Malta 7.2.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Nuevitas 10.1.

s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Caibarien 1.2.  
s.s. *Birgitte* ank. Manchester 2.2.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, pass. 44° N. 21° W. 6.2. p. R. t. Westindien.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Bonita*, Farup, ank. Boston 29.1.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Singapore til Malacca 7.1. hjg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Rotterdam 4.2. til Progeso.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. London B. 4.2.  
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Buenos Aires 5.2.  
s.s. *Brasilien* ank. Kbhvn. 4.2.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. London 6.2.  
s.s. *Britta* afg. Bordeaux 4.2.  
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 3.2. til Alexandria.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. New York 5.2.  
s.s. *Brynhild* ank. Frederikshavn 18.1.

## C

m.s. *California* ank. Santos 6.2.  
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas til London 1.2. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* pass. Mona 3.2.  
s.s. *Carmen* afg. Cardiff 6.2.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Rotterdam 21.1.  
s.s. *Gerda* pass. Dungeness 7.2.  
s.s. *Charkow* afg. Aarhus 7.2. til Odense.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Penang 30.1.  
m.s. *Chilean Reefer* afg. Liverpool 7.2.  
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Cape Leeuwin p. R. t. Las Palmas 28.1. hjg.  
m.s. *Chr. Holm* ventes Santos 10.2.  
s.s. *Chr. J. Kampmann*, ank. Helsingør 31.1.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 27.1.  
s.s. *Christiansborg* afg. Monrovia 5.2.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Boulogne 3.2.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt i København.  
m.s. *Columbia*, Bronér, afg. Yokohama 20.1.  
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Glasgow 30.1.  
s.s. *Cyril*, Lisberg, pass. Dover 6.2.

## D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 6.2. til Aarhus.  
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 7.2.  
s.s. *Dagmar* afg. Gibraltar 4.2.  
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Tyne 4.2.  
m.s. *Danmark* ventes Aruba 9.2.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Nørresundby til Aarhus 7.2. hjg.  
s.s. *Delaware* ank. Helsingør 19.1.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Helsingør 31.1.  
s.s. *Ebro* afg. Kbhvn. forv. 8.2. til Antwerpen.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7.2.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	479,00	AMSTERDAM.....	268,20
BERLIN.....	192,00	STOCKHOLM.....	116,56
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	80,96	HELSINGFORS.....	9,96
ZÜRICH.....	108,36	PRAG.....	16,56
ROM.....	25,40	WARSAWA.....	90,90

s.s. *Edu. Nissen* afg. Freetown 26.1.  
s.s. *Efte Mærsk* pass. Skagen 31.1.  
s.s. *Egholm* ank. Genua 5.2.  
m.s. *Egyptian Reefer* afg. Bahía Blanca 5.2.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Teneriffe 24.1.  
s.s. *Elie, Rasmussen*, afg. New York 23.1.  
s.s. *Elisabeth* ank. Hull 2.2.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 28.1.  
s.s. *Ellen* oplagt.  
s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 5.2.  
s.s. *Else* ank. Aalborg 18.1.  
s.s. *Emanuel* ank. Marstal 7.2.  
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Halifax 2.2.  
m.s. *Emma Mærsk* afg. Tandjonoeban 28.1.  
s.s. *Energi* ank. Marstal 4.2.  
s.s. *England, Stengade*, ank. Kalundborg 4.2.  
s.s. *Enigheden* afg. Nordenham 5.2. til Mariager.  
s.s. *Erindring* ank. Struer 3.2.  
s.s. *Erik Boye* ank. Antwerpen 29.1.  
s.s. *Erna* pass. Gibraltar 5.2.  
m.s. *Erria, Mouritzen*, ank. Kbhvn. 1.2. hjg.  
s.s. *Ester* afg. Zeebrügge 2.2.  
s.s. *Esther Maria, Liisberg*, ank. Kbhvn. 15.1.  
s.s. *Estland, Hartz-Rasmussen*, oplagt Svendborg.  
s.s. *Estrid* ank. Haifa 30.1.  
m.s. *Europa, Rasmussen*, afg. Kingston til Panama Kanal 5.2. udg.

## F

s.s. *Fano, Korff*, oplagt.  
s.s. *Finland* afg. Gdynia 1.2. til Amsterdam.  
m.s. *Fionia, Kragelund*, pass. Capebon p. R. t. Port Said 7.2. udg.  
s.s. *Flynderborg* ank. London 1.2.  
s.s. *Frankrig* lossen i Kbhvn. 6.2.  
s.s. *Fredensborg* pass. Finisterre 5.2.  
s.s. *Frederiksborg* ank. Aalborg 4.2.  
s.s. *Freya* pass. Spurn Head 29.1. p. R. t. Hamburg.  
s.s. *Frida* afg. Pisco 1.2.  
s.s. *Frode* afg. New York 27.1. til Oslo.  
s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* ank. Camden, N.J. 26.1.  
s.s. *Gerd* ank. London 29.1.  
s.s. *Gerda* pass. Dungeness 7.2.  
s.s. *Gerda Toft* ank. Stettin 28.1.  
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Manila 20.1.  
s.s. *Gorm* afg. Neufahrwasser 30.1. til Gulfen.  
m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 2.2.  
s.s. *Grete* pass. Gibraltar 2.2.  
s.s. *Grønland, Fischer*, oplagt København.  
s.s. *Gudena* pass. St. Cath's Pl. 2.2. vestg.  
s.s. *Gudrun* pass. Ushant 18.1. p. R. t. Dakar.  
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. New York 28.1.  
s.s. *Gunhild* ank. Danzig 1.2.  
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Gibraltar 30.1.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 16.1. til Hongkong.  
s.s. *Gyda* afg. London 2.2. til Alexandria via Hull.

## H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Emden 6.2.  
s.s. *Hafnia, Ravn*, afg. Danzig 5.2. til Amsterdam.  
s.s. *Halfdan* ank. Dunkirk 4.2.  
s.s. *Halland, Andersen*, oplagt Svendborg.  
s.s. *Hanne* afg. København 1.2. til Danzig.  
s.s. *Hans Broge* afg. Cardiff 2.2. Tunis.  
s.s. *Hans, From*, afg. Grenaa 8.2. til Svendborg.  
s.s. *Hans Mærsk* afg. Calais 1.2.  
s.s. *Harald* afg. Manchester 6.2. til Liverpool.  
s.s. *Harriet* ank. Lissabon 28.1.  
s.s. *Helene* afg. Kbhvn. 5.2.  
s.s. *Helga* ank. New York 5.2.  
m.s. *Helvig* pass. Gibraltar 2.2. p. R. vestg.  
m.s. *Henning Mærsk* pass. Key West 20.1.  
s.s. *Henry Tegner* ank. Themsen 31.1.  
m.s. *Herdís* pass. Gibraltar 20.1. p. R. t. Haifa.  
s.s. *Hilde* afg. Southampton 2.2. til Newcastle.  
s.s. *Hindholm* ank. Kbhvn. 5.2.  
s.s. *Holland* afg. Danzig 1.2. til Boulogne.  
m.s. *Hulda Mærsk* ank. Kobe 3.2.

## I

m.s. *India, Krarup*, afg. Shanghai for Yokohama 7.2. udg.  
s.s. *Inga* oplagt i København.  
s.s. *Ingeborg S. pass. Wight* 24.1. p. R. t. Casablanca.  
s.s. *Inger Toft* ank. København 4.2.  
s.s. *Inger* pass. Gibraltar 4.2.  
s.s. *Irene Maria, Ewers*, ank. Dundee 31.1.  
m.s. *Irland, Meinertz*, afg. New York 4.2. til Antwerp.  
s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, ank. Immingham 6.2.  
s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 24.1.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 6.2.  
s.s. *Jacob Mærsk* afg. Antwerp 5.1.  
m.s. *Jane Mærsk* afg. Tampico 16.1.  
m.s. *Java, Juul Christensen*, afg. Porto Empedocle til Hnifa 4.2. udg.  
s.s. *Jenny* afg. Halden 4.2.  
s.s. *Jessie Mærsk* afg. Safi 30.1.  
s.s. *Johanne* pass. Gibraltar 7.2.  
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Port Said 4.2.  
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 6.2.  
m.s. *Jonna* afg. Cardiff 19.1.  
s.s. *Juliane* afg. Immingham 23.1.  
m.s. *Jullandia, Topp*, afg. Suez til Aden 6.2. udg.  
s.s. *Jutta* pass. Malta 3.2.  
s.s. *Jytte* ank. Hartlepool 3.2.  
s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 5.2.

## K

s.s. *Kai, Friis*, oplagt i København.  
s.s. *Kalo, Brockmann*, afg. New York 5.2.  
s.s. *Karen* ank. Bordeaux 27.1.  
s.s. *Karen Toft* afg. Ghent 6.2.  
s.s. *Karla* afg. Frederikshavn 6.2.  
s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 6.2.  
m.s. *Katrine Mærsk* afg. Constanza 4.2.  
s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Hull 28.1.  
s.s. *Kentucky* afg. St. Vincent 27.1. til Kbhvn.  
m.s. *Kina, Himmelstrup*, ank. Antwerpen 7.2. udg.  
s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 26.1. til Irland.  
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Bordeaux 28.1.  
s.s. *Kjøbenhavn, Sigvardt*, ank. Immingham 3.2.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuellas.  
s.s. *Knud Villemoes* ank. Burntisland 1.2.  
s.s. *Knut* ank. Tunis 27.1.  
s.s. *Kongea* ank. Silloth 1.2.

## L

s.s. *Laila* pass. Christobal 4.2.  
m.s. *Lalandia, Frandsen*, afg. Singapore til Bangkok 7.2. udg.  
s.s. *Lars Kruse* ank. Kbhvn. 31.1.  
s.s. *Laura* afg. Buenos Aires 2.2.  
m.s. *Leise Mærsk* afg. Aden 19.1.  
s.s. *Lica Mærsk* afg. Vizagapatam 21.1.  
s.s. *Lifland, Hartmann*, ank. Portland, Me 1.2.  
s.s. *Lilian* pass. Holtenau 6.2.  
s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
s.s. *Lily* afg. Barry 26.1.  
s.s. *Linda* afg. Palma de Mal. 6.2.  
s.s. *London, Hansen*, afg. Grenaa 4.2. til Grimshy.  
s.s. *Lotta* afg. Haifa 4.2.  
s.s. *Lotte* afg. Kbhvn. 5.2. til Danzig.  
m.s. *Louisiana* afg. Madeira 7.2. til Kbhvn.  
m.s. *Lundby* forventes til New York 8.2., derefter Baltimore.

## M

s.s. *M. C. Holm* pass. Barry 20.1. p. R. t. New York.  
s.s. *Magnus* ank. Havre 6.2.  
s.s. *Maja* afg. Kaskö 6.2.  
m.s. *Malaya, Nielsen*, afg. Portland til Seattle 3.2. udg.  
s.s. *Mano, Albertsen*, ank. Ayr 3.2.  
m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 31.1.  
s.s. *Margit, Johansen*, i timecharter paa Westindien.  
s.s. *Margrete* ank. Themsen 23.1.  
s.s. *Margrethe* ank. London 7.2.  
s.s. *Marna* afg. Iquique 7.2.  
s.s. *Maria* afg. Dakar 31.1.  
s.s. *Marianne* ank. Lorient 29.1.  
m.s. *Marie Mærsk* afg. Zeebrügge 30.1.  
s.s. *Marie Toft* afg. Bayonne 1.2.  
s.s. *Marit Mærsk* ank. Jaffa 31.1.  
m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 4.2. til Casablanca.  
s.s. *Martin Carl, Kolster*, afg. Gdynia 4.2.  
s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Antwerp 1.2.  
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Dakar 28.1.  
s.s. *Marx* pass. Havre Rds. 1.—2.2. udg.  
s.s. *Maryland* ank. Kbhvn. 5.2.  
m.s. *Meonia, Sørensen*, ank. Hamburg 5.2. udg.  
s.s. *Mercur* i Svendborg.  
s.s. *Mette* pass. Helsingør 20.1. sydg.  
s.s. *Michael Jepsen* afg. Singapore 31.12. til Swallow.  
s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 4.2. til Antwerpen.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS



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

**N**

- s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. København 3.2.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Struer 4.2.  
 s.s. *Najaden* afg. Immingham 6.2.  
 s.s. *Nancy* ank. Danzig 5.2.  
 s.s. *Nerma* ank. Wolgast 5.2.  
 s.s. *Nevada* afg. Bahia 6.2. til Madeira.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Portland 21.1.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 30.1.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Kbhvn. 7.2.  
 s.s. *Niobe* ank. Messina 7.2.  
 s.s. *Norco* afg. Svendborg 31.1. til Stettin.  
 m.s. *Nordbo* afg. Buenos Aires 16.1. til Dakar.  
 s.s. *Nordborg* afg. Boston 1.2.  
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 25.1.  
 m.s. *Norden* ank. Balbao 20.1. p. R. t. New York.  
 m.s. *Nordfarer* ank. Buenos Aires 24.1.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Dakar 23.1.  
 m.s. *Nordhval* afg. Astoria 11.1. til Yokohama.  
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 10.1. til Jacksonville.  
 s.s. *Nordlys* afg. Manchester 28.1.  
 m.s. *Nordpol* repareres i Nakskov.  
 m.s. *Nordvest* afg. Galveston 23.1. til Kobe.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Durban 31.1. til Buenos Aires.

**O**

- s.s. *Odin* ank. Göteborg 7.2.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* afg. Algiers 1.2. til Haifa.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 3.2.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Wallaroo 19.1.  
 m.s. *Oregon* afg. Aalborg 13.1. til Buenos Aires.  
 s.s. *Orion* ank. Maracaibo 31.1.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Setubal 4.2.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. N. Waterweg 1.2.  
 s.s. *Ove Toft* ank. M'bour 4.2.

**P**

- s.s. *P. Madsen* afg. Baltimore 10.1.  
 s.s. *P. N. Damn* afg. Murmansk 31.1.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Dairen til Saigon 6.2. hjg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Goole 4.2. til Oslo.  
 s.s. *Paula* pass. Malta 3.2.  
 m.s. *Peru*, Berg, pass. San Salvador p. R. t. Christobal 7.2. udg.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Shanghai 2.2.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 s.s. *Pia* pass. Southend 5.2.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Randers 2.2. til Goole.

**R**

- m.s. *Ragnhild* ank. Philadelphia 28.1.  
 s.s. *Randa* afg. Alexandria 6.2.  
 s.s. *Riga* ank. London 4.2.  
 s.s. *Rigmor* ank. Nørresundby 30.1.  
 s.s. *Rikke* ank. Bayonne 27.12.  
 s.s. *Rita Mærsk* nnk. Gdynia 4.2.  
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 5.2.  
 s.s. *Robert* afg. Tunis 30.1.  
 m.s. *Robert Mærsk* pass. Malta 2.2.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Helsingør 27.1.

**S**

- s.s. *Saga* afg. Stettin 7.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Bangkok 12.1.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Ayr 2.2.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Stettin 5.2. til Fredericia.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. København 4.2.  
 s.s. *Sejro*, Teilmann-Thomsen, afg. Port Arthur 7.1.  
 m.s. *Selandia*, Vøring, afg. Port Said til Marseille 5.2. hjg.

- s.s. *Selma* pass. Gibraltar 6.2.  
 s.s. *Sessa* afg. San Juan 5.2.  
 m.s. *Sian*, Ravnsnæs, afg. Kobe til Hongkong 6.2. hjg.  
 s.s. *Sicilien* afg. Kbhvn. forv. 11.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Signe* afg. Gibraltar 28.1. til London.  
 s.s. *Sigrid* ank. Hull 27.1.  
 s.s. *Sigrun* ank. Danzig 6.2.  
 s.s. *Silkeborg* pass. Ushant 7.2.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt Aalborg.  
 s.s. *Skagen* pass. Brunsbuttel 3.2. p. R. t. Cardiff.  
 s.s. *Skagerak* afg. Antwerpen 31.1. til Burntisland.  
 s.s. *Skandia* afg. Manchester 2.2. til Baton Rouge.  
 s.s. *Skjold* ank. Riga 6.2.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 6.2.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Accra 2.2. til Freetown.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Safi 2.2.  
 s.s. *Sophie* afg. Leith 27.1.  
 s.s. *Stal, Nielsen*, pass. Madeira 5.2. p. R. t. Norfolk.  
 s.s. *Stella* afg. Rotterdam 7.2.  
 m.s. *Stensby* passerede Panama 31.1. for Hamburg.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Los Angeles 31.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Vejle 4.2. til Methil.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Zeebrugge 2.2.  
 s.s. *Svanhild* afg. Gdynia 11.1. til Gulfen.  
 s.s. *Svanholmi* afg. Lissabon 5.2. til Leixoes.  
 s.s. *Suava* afg. Antwerpen 4.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Svend Pii* ank. Liverpool 3.2.  
 s.s. *Soborg* pass. Ushant 5.2.

**T**

- s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 6.2. til Esbjerg & Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Port Kembla 4.2.  
 s.s. *Tanja* afg. Antwerpen 7.2.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Brunswick 4.2.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Kingslynn 8.2.  
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 25.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Tennessee* afg. New Orleans 31.1. til Norfolk, Va.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Haifa 23.1. til Cardiff.  
 s.s. *Tonsk* afg. Randers 4.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Danzig 7.2. til Nakskov.  
 s.s. *Tove* afg. Dakar 26.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Tovelil*, Bartz, ank. Aviles 31.1.  
 s.s. *Transporter* ank. Odense 31.1.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Faxe Ladeplads 7.2.  
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 7.2.  
 s.s. *Tula* afg. Algier 6.2. til Tunis.  
 m.s. *Tunis* ank. Mersin 6.2.  
 m.s. *Tureby* laster River Plate for New York.

**U**

- s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 6.2. til Dunkirk & Antwerpen.  
 s.s. *Ulla* afg. Buenos Aires 3.2.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Sete 30.1.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Englewood 2.2.

**V**

- s.s. *Valborg* ank. Oran 31.1.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 2.2.  
 s.s. *Venus* lossen i Kbhvn. 6.2.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Danzig 2.2.  
 s.s. *Viborg* pass. Finisterre 6.2.  
 s.s. *Viola* afg. Haifa 28.1. til Tel Aviv.  
 s.s. *Virginia* ank. Frederikshavn 20.1.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

**W**

- m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capetown 2.2.  
 s.s. *With. Colding* ank. Riga 27.1.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 5.2.

**Y**

- s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 7.2. til Aarhus & Aalborg.

**Ø**

- s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 1.2.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGF

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 - KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

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

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2669

R A N D E R S

**GIESCHE**  
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

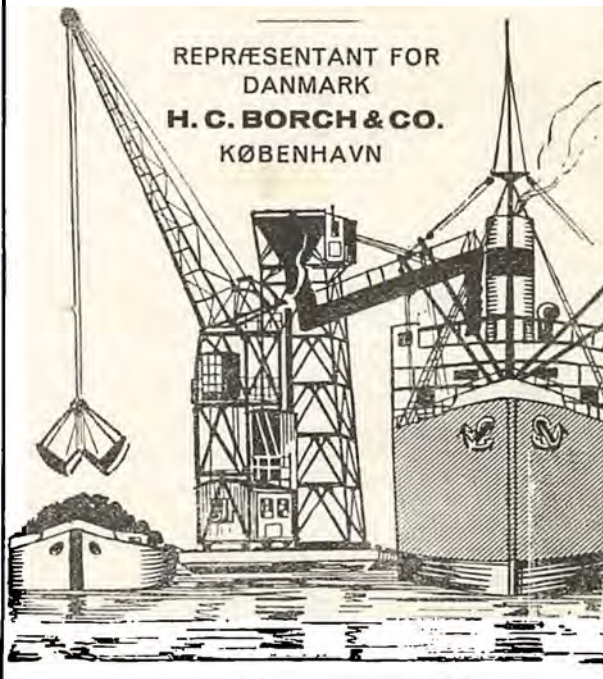
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
H. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Grå Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Grå Patenimaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Tolbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: \*SALVESFN\*

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 8. Februar 1939.

Nr. 6.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrns Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Med dette Nummer følger:

Indholdsfortegnelse over „Efterretninger for Søfarende 1938“.

## I. Østersøen.

### 393. Sverige S.-Kyst. Pukaviksbugten. Sømærke genudlagt.

(U. f. s. Nr. 5/314. Stockholm 1939.)

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa c.  $56^{\circ} 07',_{3}$  N.  $14^{\circ} 47',_{3}$  E., S. for *Rockegrund*, er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 5/321 1939.)

### 394. (T). Sverige. Gotland N.-Kyst. Sømærke forsvundet.

(U. f. s. Nr. 5/378. Stockholm 1939.)

Den røde Stage Nr. 4 paa c.  $57^{\circ} 54',_{6}$  N.  $19^{\circ} 02',_{2}$  E., i N.-lige Indløb til *Fårösund*, er forsvundet.

### 395. Sverige E.-Kyst. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 5/377. Stockholm 1939.)

Lystønden *Södra Espskärsgrundet* paa c.  $58^{\circ} 14'$  N.  $16^{\circ} 54'$  E. er inddraget for Vinterperioden.

### 396. Sverige. Norrköping—Arkö. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 5/376. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

*Fläskö, norra* og *södra* c.  $58^{\circ} 35'$  N.  $16^{\circ} 51'$  E. *Anholmen. Gränsö sten. Ettergrundshällan.*

### 397. Sverige. Bottnisko Bugt. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib inddraget for Vinteren.

(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Grepen* paa c.  $60^{\circ} 28'$  N.  $18^{\circ} 18'$  E. er inddraget for Vinterperioden.

- 398. Sverige. Bottniska Bugt. Ume Älv. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 5/309. Stockholm 1939.)  
Samtlige Fyr i *Ume älv* er slukket for Vinterperioden.  
c. 63° 49' N. 20° 16' E.
- 399. Sverige. Bottniska Bugt. Fyr slukket og Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 5/308. Stockholm 1939.)  
Efter at Skibsfarten er ophørt i den N.-lige Del af *Bottniska Bugt* for Vinterperioden, er samtlige Fyr slukket og Lystønder inddraget N. for 63° 38' N. og E. for 20° 23' E.
- 400. Finland. Bottniska Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 3/133. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Korsö* c. 63° 11' N. 21° 09' E. *Tjärbådan. Gäsgrund.*
- 401. Finland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 3/121. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Djupkubb* c. 59° 53' N. 23° 37' E. *Busö. Espskär övre og nedre. Julö. Furuholm. Aspharu. Koön. Kalvholm övre og nedre. Stengrund. Tvärminne övre, östra og västra.*
- 402. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 3/122. Helsingfors 1939.)  
*Vasikkasaari (Kalvholm)* Fyr paa c. 60° 09' N. 25° 01' E. er slukket for Vinterperioden.
- 403. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer lukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 3/128. 3/131 og 3/132. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er lukket for Vinterperioden:  
*Hamina* c. 60° 34' N. 27° 11' E. *Haapasaari* c. 60° 17' N. 27° 11' E. *Kuorsalo* c. 60° 27' N. 27° 25' E. *Kiuskeri* c. 60° 24' N. 27° 57' E. *Virtaniemi* c. 60° 21' N. 28° 38' E. *Verkkoniemi* c. 60° 17' N. 28° 44' E. *Uuras* c. 60° 38' N. 28° 35' E. *Viipuri* c. 60° 43' N. 28° 45' E.
- 404. Finland. Finske Bugt. Hogland. Oplysning om Fyr.**  
(U. f. s. Nr. 3/129. Helsingfors 1939.)  
*Lysevnen* i *Hoglands norra övre* Fyr paa c. 60° 06' N. 26° 57' E. er betydelig foretoget.
- 405. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hamina. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 3/130. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Velperkari* c. 60° 22' N. 27° 17' E. *Suur Musta. Hajaskari. Hilloniemi. Hilloniemi övre og nedre. Villaniemi. Kakarkari. Nurmilahti.*
- 406. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 3/127. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Lipra* c. 60° 29' N. 27° 38' E. *Sikkasaari. Pisinsaari. Mustamaa norra og södra. Lotouri. Vasikkaluoto. Pitkäkotka.*
- 407. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 3/126. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Ristniemi* c. 60° 30' N. 28° 17' E. *Oritsaari. Pien Kalastaja. Halli. Ryöholma. Hemminginletto. Pukkio. Kinnarit övre og nedre. Parrio.*
- 408. Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 3/125. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Virtaniemi* c. 60° 21' N. 28° 38' E. *Kuninkaanniemi övre og nedre. Alvatinniemi. Ruonti. Verkkoluoto. Särkkäluoto.*



**409. Finland. Finske Bugt. Uuras. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 3/124. Helsingfors 1939.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Patteri övre c. 60° 38' N. 28° 35' E. Patteri nedre. Humallahti övre og nedre. Rånansaari övre og nedre. Pinkeli. Tapola. Uuraanportti södra og norra. Tuppuransaari. Kuninkaansaari.***410. Finland. Finske Bugt. Viipuri. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 3/123. Helsingfors 1939.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Turunsilta c. 60° 43' N. 28° 45' E. Viipuri övre og nedre. Ämmänkivi. Ämmänpaalu. Kuposenkivi. Pikarluoto. Kuposensaari. Leppäluoto. Sekundankivi. Kilpisaari övre og nedre.***II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****411. Sverige. Sundet. Landskrona. Pilhaken Klokketønde genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 5/379. Stockholm 1939.)

Klokketønden *Pilhaken* paa c. 55° 52',<sub>6</sub> N. 12° 47',<sub>3</sub> E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 49/3501 1938.)

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****412. Danmark. Isefjord. Lystønder genudlagt.**

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

*Lysegrund E. c. 55° 49' N. 11° 47' E. Skinkelmæren. Høsehalsen. Eskeholm NW. Bognæs SE.*

(E. f. S. Nr. 52/3719 1938.)

**413. Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Æbeltoft Havn. Oplysning om Baake og Fyr.**

1. Den hvide Stangbaake med hvid Diamant c. 240 m 55° fra Fyret paa S.-Havnens W.-Mole er permanent nedlagt. Den hvide Diamant er nu anbragt lige under Fyr-lanternen paa Fyrpælen for det grønne, faste Forfyr i Trafikhavnen paa 56° 11' (42") N. 10° 40' (28") E.

2. De hvide Fyrpæle til *Æbeltoft* røde, faste Ledefyr paa c. 56° 11',<sub>5</sub> N. 10° 40',<sub>7</sub> E. er fjernet, og Fyrene er nu anbragt i hvide, firkantede Fyrhuse.

(Kort Nr. 252 og 227. Danske Lods, Side 157. Havnelods, Side 208. Fyr-Fort. Nr. 164 og 166. Søm.-Fort. Side 32, Nr. 4.)

**414. (P). Sverige. Kattegat. Morup Tånge WSW. Lys- og Fløjtetønde udlægges.**

(U. f. s. Nr. 49/3322 1938 og 5/320. Stockholm 1939.)

I Løbet af Foraaret, dog senest den 15. April d. A., udlægges paa 56° 54',<sub>80</sub> N. 12° 18',<sub>55</sub> E., c. 1 Sm WSW. for Grunden *Skorren*, en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 15<sup>s</sup>. Synsvidde: 6 Sm.

(Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 226.)

**415. Norge. Skagerrak. Storm- og Kulingssignalstation nedlagt.**

(K. f. F. Nr. 2. Oslo 1939.)

Storm- og Kulingssignaltjenesten ved *Ferder* Fyr (c. 59° 01',<sub>6</sub> N. 10° 31',<sub>7</sub> E.) og *Oksoy* Fyr (c. 58° 04',<sub>2</sub> N. 8° 03',<sub>5</sub> E.) er nedlagt.

(Kort Nr. 236, 255, 263 og 264.)

416. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Svelvik. Nedre Tømmerås Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 2. Oslo 1939.)  
Nedre Tømmerås Fyr paa c.  $59^{\circ} 36',_3$  N.  $10^{\circ} 25',_0$  E. er forandret saaledes, at Fyret nu kun viser rødt, fast Lys i Pejlinger fra  $165^{\circ}$  til  $203^{\circ}$ .

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

417. Rusland. Kandalakski Bugt. Anisunov Island SE. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 222. London 1939.)  
Lystønden paa c.  $67^{\circ} 04'$  N.  $32^{\circ} 39'$  E.,  $0,8$  Sm  $79^{\circ}$  fra Baaken paa en lille Ø tæt SW. for *Anisunov Island*, er ombyttet med en Spirtønde med 1 opadvendt Kost.  
(E. f. S. Nr. 42/3006 1938.)

418. Nordsøen. Vyl Fyrskib  $W \frac{1}{2} S$ . Drivende Vrag.  
Den 3. Februar 1939. En drivende Duc d'Albe observeret paa c.  $55^{\circ} 09'$  N.  $6^{\circ} 01'$  E., c. 60 Sm  $W \frac{1}{2} S$ . for *Vyl Fyrskib*. Duc d'Alben drev i E.-lig Retning.

419. Norge. Stavanger—Haugesund. Radiofyr oprettet.

(K. f. F. Nr. 2. Oslo 1939.)

Mellem *Stavanger* og *Haugesund* er oprettet 4 nye Radiofyr, der er sat i Virksomhed til Prøve.

Radiofyrene er, som følger:

1. *Grødheimhamaren*, *Stavangerfjord*.  $59^{\circ} 00' 30",_5$  N.  $5^{\circ} 39' 42"$  E. (50 m fra Højvandslinien). Radiofrekvens:  $297,5$  kc/s (1008 m). Type: A 2. Tonehøjde 500 c/s.  
a. Bogstavet G 2 Gange ..... 30 s.  
b. Pause ..... 15 s.  
Periode ..... 45 s.

Signalet gives kontinuerligt i sigtbart og usigtbart Vejr. Rækkevidde: 10 Sm.

2. *Fjoløy*, ved *Fjoløy Fyr*.  $59^{\circ} 05' 18"$  N.  $5^{\circ} 34' 24"$  E. Radiofrekvens:  $303,5$  kc/s (988 m). Type: A 2. Tonehøjde: 500 c/s.  
a. Bogstavet F, 5 Streger, Bogstavet F ..... 45 s.  
b. Pause ..... 2 m. 15 s.  
Periode ..... 3 m.

Signalet gives indtil videre kontinuerligt i sigtbart og usigtbart Vejr. Rækkevidde: 10 Sm.

3. *Klepp*, ved *Klepp Fyr*.  $59^{\circ} 10' 22"$  N.  $5^{\circ} 22' 58"$  E. Radiofrekvens:  $309,5$  kc/s (969 m). Type: A 2. Tonehøjde: 500 c/s.  
a. Bogstavet K 3 Gange ..... 40 s.  
b. Pause ..... 1 m. 20 s.  
Periode ..... 2 m.

Signalet gives kontinuerligt i sigtbart og usigtbart Vejr. Rækkevidde: 10 Sm.

4. *Tresvikpynten*, ved *Kopervik*.  $59^{\circ} 16' 18"$  N.  $5^{\circ} 20' 03"$  E. Radiofrekvens:  $315,5$  kc/s (951 m). Type: A 2. Tonehøjde: 500 c/s.  
a. Bogstavet O ..... 18 s.  
b. Pause ..... 12 s.  
Periode ..... 30 s.

Signalet gives kontinuerligt i sigtbart og usigtbart Vejr. Rækkevidde: 10 Sm.

Hvert Radiofyr er udstyret med Reservesender som automatisk kobles ind, hvis der opstaar Havari ved Hovedsenderen. Radiofyrets Tonehøjde bliver da en anden.

(Kort Nr. 263.)

420. Norge. Jæron. Obrestad Fyr. Storm- og Kulingssignalstation nedlagt.

(K. f. F. Nr. 2. Oslo 1939.)

Storm- og Kulingssignalstationen ved *Obrestad Fyr* paa c.  $58^{\circ} 39',_4$  N.  $5^{\circ} 33',_6$  E. er nedlagt.

(Kort Nr. 263.)

# Efterretninger for Søfarende.

1938.

Udgivet  
af  
Det kongelige Søkort-Arkiv.



54de Aargang.

København.  
A/S J. H. Schultz Bogtrykkeri.  
1939.

# Indholdsfortegnelse

over

## Efterretninger for Søfarende

1938.

Følgeblade til E. f. S. (Oversigtskort m. m.) med Nr. 4.

### Danmark.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Adv. vedr. Afm. i indre danske Farvande..	1	Afm. i indre danske Farvande att. i Ord. . . .	1006
København—Rødbyhavn. Opl. o. Brændetid for Luftfyr . . . . .	2	Adv. vedr. Afm. i indre danske Farvande . . .	3682

### I.

#### Østersøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Østersøen.</b>		<b>Danmark.</b>	
<i>Femer Bælt. Hyllekrog SE. Vrag „Abava“</i>		<i>Marstal Bugt m. v. Skydeø. Farvand midlt.</i>	
2723; do. fj. . . . .	2784	sp. Adv. . . . .	1577
<i>Møn Fyr SW. Vrag „Anna Marie“ afm. 807;</i>		<i>Rødby Havn Indsejling. Oprensning. Sø.</i>	
<i>Vrag fj. Vragafm. ind. . . . .</i>	915	midlt. ind. 808; Oprensning tilendebr. Sø.	
<i>Falsterbo S. Blenheim Grund E. Vrag uskade-</i>		genudl. 1572; Dybde i Indsejl. aft. 2595;	
<i>liggj. Vragafm. ind. . . . .</i>	92	Dybde norm. 2852; Dybde aft. . . . .	3408
<i>Adlergrund Fyrskib W.—NW. Vrag „Katha-</i>		<i>Lolland. Nysted. Fiskerfyr t. 3176; Opl. o.</i>	
<i>rina Peppa“ sunket. Adv. 428; Vrag fun-</i>		Fyrbelysn. . . . .	3552
<i>det. Adv. 640; Vrag afm. . . . .</i>	916	<i>Gedser Rev Fyrskib omb. midlt. 3177; Omb.</i>	
		udsat . . . . .	3409

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Gedser. Rodsand N. Fyr</i> midlt. sl. 3683; do. att. t. .... 3774	<i>Öland W.-Kyst. Grönhögen Fyr</i> midlt. sl. 3329
<i>Hjælm Bugt. Flandøvelser. Adv.</i> ..... 2124	<i>Kalmarsund. Yttre Stengrund Lys- og Fltd.</i> omb. midlt. 1086; do. midlt. omb. .... 1485
<i>Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Opl. o. Dybde</i> 1778; Fyr midlt. sl. 2916; do. att. t. .... 3178	<i>Utgrunden Fyrskib omb.</i> midlt. 1179; do. midlt. omb. 1486; do. genudl. .... 1849
<i>Fakse Bugt. Præstø Fjord. Opl. o. Lods</i> ... 3684	<i>Kalmar—Färjestaden. Midlt. Søm. udl.</i> 3184; Midlt. Fyrbelysn. 3256; do. t. .... 3484
<i>Stevens Fyr SW. t. S. Undervandshindr.</i> 1318; do. forg. eftersøgt. .... 1323	<i>Løbet til Timmernabben. Afm. for.</i> ..... 1325
<i>Bornholm.</i>	<i>Indløbet til Mönsterås. St. Oknö. Lodsudkigsstat. lukket for Is 3; do. genaabnet</i> ... 720
<i>Opl. o. Sømærkers Pl. m. m.</i> ..... 2468	<i>Dämman. Våldörömp. Afm. for.</i> ..... 1679
<i>Hammer Odde Fyr for.</i> 3324; For. udf. .... 3416	<i>Oskarshamn Indløb. Nyt Ledefyr t.</i> ..... 1580
<i>Hammerhavnen. Indløb tilsandet</i> 1249; Dybde att. norm. 1483; Indløb tilsandet 3041; do. 3046; do. oprenset. .... 3115	<i>Kräkelund NE. Grund. Søm. fl.</i> ..... 3117
<i>Hasle. Mølle nedr.</i> 2386; Fyr midlt. sl. 3416; do. att. t. .... 3685	<i>Blackan Lystd. omb. m. Lys- og Fltd.</i> 3331; do. er omb. .... 3695
<i>Rønne Lys- og Fltd. midlt. ind.</i> 2217; do. genudl. .... 2462	<i>Gotland. Opl. o. Undervandshindr.</i> ..... 2790
<i>Rønne Havn. Sydhavnens NE.-lige Molehoved. Klar Lanterne anbragt</i> 717; Fyrs Pl. 2469; Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2523; do. att. i Virksomh. .... 3325	<i>Färösund. Lystd. midlt. ind.</i> 1656; do. genudl. .... 1855
<i>Svanekke S. Maalt Mil</i> 1578; Rettelse. .... 1655	<i>Bungenäs Fyr</i> midlt. sl. 3330; do. att. t. .... 3485
<i>Nekse. Taagesign. for.</i> 718; Taagesirene midlt. u. a. Funkt. .... 3694	<i>Tingsåde. Radiostat. midlt. u. a. Virksomh.</i> ..... 643
<i>Dueodde S.-lige Fyr. Sirene fl.</i> 2853; Flytning udf. 3111; Opl. o. Sireners Pl. .... 3183	<i>Grötlingboudde. Lodsstat. nedl.</i> ..... 642
	<i>Indløbet til Västervik. Stormvarsolst. fl.</i> 216; <i>Lilla Bockholmsundet. Fyr</i> midlt. sl. 1725; do. att. t. .... 1856
	<i>Idö—Stedsholmen. Afm. for.</i> ..... 1324
	<i>Gamlebyviken. Søm. udl.</i> 2596; do. udl. .... 2647
	<i>Valdemarsviken. Grytö S. Grund afm.</i> ..... 2597
	<i>Hävringe Fyrskib</i> midlt. ind. 1726; do. genudl. 2126; Opl. o. Fyrskib. .... 3332
	<i>Ozelösund Fyr for.</i> 1180; For. udf. .... 2980
	<i>Enskär. Nyt Søm.</i> ..... 1399
	<i>Södertälje—Femörehuvud. Örnklubb Fyr att. t.</i> ..... 2317
	<i>Indsejling til Nyköping. Duc d'Albe Fyr</i> ødel. 646; do. genopf. og t. .... 920
	<i>Gotska Sandön NE. Driv. Vrag</i> 217; Vrag. .... 1326
	<i>Landsort Hoved- og Bifyr for. Taagesign. for. Radiofyr opr.</i> 94; do. 1181 og 1182; Fyr midlt. for. Fyr for. Opl. o. Taagesignal 1657; Fyr for. 1727; Fyr og Taagesign. for. 2726; Radiofyr opr. 2727; Fyr og Taagesign. er for. 3047; Radiofyr er opr. .... 3118
	<i>Stockholm Skærgaard. Landsort W.-lige Havn Søm. udl.</i> ..... 1328
	<i>Bredgrund Lys- og Fltd. midlt. omb.</i> 921; do. genudl. .... 1327
	<i>Løbet til Andervik. Søm. ind.</i> ..... 1400
	<i>Elvsnabben. Søm. ind.</i> ..... 1330
	<i>Södertäljeleden. Afm. for.</i> ..... 1329
	<i>Løbet Dalarö—Landsort. Afm. for.</i> ..... 1582
	<i>Almagrundet Fyrskib omb.</i> midlt. 1728; do. midlt. omb. 1925; do. genudl. .... 2218
	<i>Södergrundan Kltdr. bortdr.</i> ..... 1487
	<i>Revengegrundet Lys- og Fltd. midlt. omb.</i> 96; do. genudl. .... 575
	<i>Stocksund Bro. Opl.</i> ..... 648
	<i>Askrikefjärden. Søm. fl.</i> ..... 1583
	<i>Løbet forbi Gällnöport. Søm. ind.</i> ..... 1331
	<i>Stora Värtan. Søm. udl.</i> ..... 1333
	<i>Løbet Trällhavet—Långholmsfjärden. Afm. for.</i> ..... 1332
	<i>Svenska Högarne Fyr. Taagesign. for.</i> 3119; For. udsat. .... 3696
	<i>Svenska Stenarna. Baake for.</i> ..... 1584
	<i>Furusundsleden. Furusund Fyr. Synsvide forøg.</i> ..... 576
	<i>Svenska Björn. Fyrskib omb.</i> midlt. 923; do. midlt. omb. 1255; do. genudl. .... 1926

## Sverige.

<i>Fyr sl. f. Is el. Vinter</i> 4. 5. 93. 97. 148. 296 298. 299. 348	
<i>Fyr att. t.</i> 434. 507. 644. 645. 721. 722. 810 917. 1581	
<i>Lystdr. ind. f. Is el. Vinter</i> 6. 147. 149. 218. 297	
<i>Lystdr. genudl.</i> .... 215. 347. 647. 719. 809. 811 918. 919. 922. 1008. 1087	
<i>Kltdr. ind. f. Is el. Vinter</i> ..... 95. 3483	
<i>Kltdr. genudl.</i> ..... 1183. 1251	
<i>Blenheim Grund. Søm. i Uord</i> ..... 1174	
<i>Skåre. Opl. o. Fyrbelysn.</i> ..... 432	
<i>Trälleborg. Radiofyr</i> midlt. u. a. Virksomh. 506; do. att. i Virksomh. 573; Lystdr. ind. midlt. 1484; Kltdr. ind. midlt. 2316; do. genudl. .... 2725	
<i>Ystad. Lys- og Fltd. ind. midlt.</i> 1084; Fyr for. 1178; Lys- og Fltd. midlt. ind. 1319; do. genudl. 1779; Fyr for. 2978; For. udsat. 3328	
<i>Åhus S. t. W. Vrag</i> 1085; do. forg. eftersøgt. 1854	
<i>Åhus. Søm. ind.</i> 1397; Lystd. midlt. omb. 1398; Kltdr. midlt. ind. .... 2524	
<i>Branteviks Fiskerihavn. Nye Ledefyr</i> ..... 433	
<i>Indløbet til Pukavik. Søm. fl.</i> ..... 1007	
<i>Laxgrund. Søm. forsv.</i> 295; do. genudl. .... 345	
<i>Karlshamn. Havnearbejder. Adv.</i> 574; Nyt Søm. udl. 1250; Fast Søm. perm. ind. .... 2007	
<i>Ronneby W.-lige Indløb. Stage ind.</i> 1252; <i>Ronneby E.-lige Indløb. Søm. fl.</i> 1253; <i>Ronnebyfjärden. Afm. for.</i> ..... 1254	
<i>Karlskrona Auduvn. Lys- og Kltdr. midlt. omb.</i> 2269; do. genudl. 2646; Taagesignalkl. midlt. u. a. Virksomh. 3116; do. att. i Virksomh. .... 3417	
<i>Karlskrona. Radiomast opf.</i> ..... 2125	
<i>Utklipporna NE. Holmebådan. Søm. forsv.</i> 2006; do. genudl. .... 2056	
<i>Torhamn. Fyr fl. og omsk.</i> 346; For. udf. .... 641	
<i>Sverige E.-Kyst. Fyrbelysn. sl. midlt.</i> .... 2526	
<i>Ölandsrev Fyrskib omb.</i> midlt. 2270; do. midlt. omb. 2525; do. genudl. .... 2979	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Bottniske Bugt.</b>		<b>Fyrskibene Norströmsgrund, Östra Kvarken og Sydosbrotten t. o. Vinteren om Dagen i usigtbart Vejr</b> . . . . . 814	
<b>Sverige.</b>		<b>Piteå Anduvn. Munksundet. Uddybningsarb. afsl.</b> . . . . . 2008	
<b>Bottniske Bugt.</b>		<b>Indsejlingen til Luleå. Som. fl. 1932; Afm. for.</b> . . . . . 1933	
Opl. o. Afm. . . . .	154	<b>Luleå Havneomraade. Sandögrundet Fyr for.</b> 1782	
Opl. o. Fyrs Brændetid . . . . .	98	<b>Rödskallen Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 1189; do. att. i Virksomh.</b> . . . . . 1401	
Fyr sl. f. Is el. Vinter . . . . .	152. 153. 349	<b>Malören Fyr for.</b> . . . . . 2009	
Fyr att. t. . . . .	724. 1014. 1090. 1258	<b>Seskär N. Grund.</b> . . . . . 2321	
Fyrtaarne forsynet med rødt Bælte. . . . .	3258		
Fyrskibe ind. f. Is el. Vinter 7. 220. 3699. 3700	3700		
Fyrskibe genudl. . . . .	1010. 1320. 1475. 1590		
Lystdr. ind. f. Is el. Vinter 8. 150. 151. 153. 219	219		
	3561. 3618. 3697. 3698		
Lystdr. genudl. . . . .	924. 1009. 1011. 1012		
	1013. 1088. 1186. 1256. 1334		
	1589. 2127. 2220. 2320. 2396		
Lodsudkigsstat. lukket f. Vinter. . . . .	3619		
Öregrund Skærgaard. Väddö Kanal. Broarbejde. Fartbest. . . . .	723		
Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib omb. . . . .	3185		
Södra Kvarken. Understen Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. . . . .	2791		
Märketskallen Kltd. genudl. . . . .	925		
Grundkallen Fyrskib midlt. omb. 2219; do. genudl. . . . .	2527		
Indløbet til Skutskär. Lystd. midlt. ind. . . . .	1658		
Gäule Bugt. Eggegrund. Fyr og Taagesign. for. 1184; Radiofyr opr. 1185; Fyr og Taagesign. for. 2393; Radiofyr opr. 2394; Fyr forst. Taagesign. for. 2648; Radiofyr opr. . . . .	2649		
Trödjehällan Fyr ombygges. Fast Søm. ind. 1585; For. udf. . . . .	2318		
Västra Banken Fyrskib omb. midlt. 2598; do. midlt. omb. 2854; do. genudl. . . . .	3186		
Norrsundet. Søm. perm. ind. . . . .	1586		
Finngrundet Fyrskib omb. midlt. 2319; do. midlt. omb. 2528; do. genudl. . . . .	2855		
Ljusnefjärden. Løbet til Nyhamn. Søm. ind. 3257	3257		
Söderhamn Indløb. Afm. ind. 1587; Lilljungfruns Stangbaake ombygget. . . . .	3120		
Indløbet til Iggesund. Dukarsund. Fyr. for. Hudiksvallsfjärden. Batteriudden Lystd. perm. ind. . . . .	508		
Hudiksvall Skærgaard. Saltviksude. Fyr for. Nyt. Fyr t. paa Agö 1187; For. udf. . . . .	2728		
Indløbet til Arnövikén. Halvarkär. Fyr t. 1781; do. t. . . . .	2729		
Brämön. Søm. udl. . . . .	1588		
Sundsvallsbugten. Lys- og Fltd. Sundsvallsbukten udl. 812; do. er udl. . . . .	1188		
Rone Flase Fyr for. 2395; For. udf. . . . .	2529		
Skag Fyr. Telefonluftledn. etabl. Telefonkabel optaget. . . . .	3486		
Skag. Ulvö. Opl. o. Lodsstat. . . . .	2530		
Järnäs Havn. Fyr for. . . . .	2531		
Königsgrund. Søm. fl. . . . .	1927		
Norrbyskär. Søm. ind. . . . .	1928		
Västra Kvarken og Degerfjärden. Søm. udl. Bergudden. Fyr t. i Vintermaanederne om Dagen i usigtbart Vejr. . . . .	813		
Byviken. Fyr midlt. sl. 2271; do. att. t. 2650; Fiskerihavn. Fyr t. . . . .	3259		
Västra Kvarken. Ülliggaren. Stago udl. 1257; do. udl. . . . .	1929		
Skelleftehamn. Driv. Fortøjtd. Adv. 1089; Søm. ind. 1930; Skellefte hamn, yttre Fyr for. . . . .	2221		
Kågnäset. Bullerbotten. Søm. udl. . . . .	1931		
		<b>Finland.</b>	
		<b>Bottniske Bugt.</b>	
Fyr sl. f. Is el. Vinter . . . . .	9. 10. 11. 12. 13		
	155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 221. 300		
Fyr att. t. 509. 581. 652. 816. 927. 928. 929	929		
	1190. 1403. 1404. 1490. 1591		
	1729. 2322. 2324. 2326. 2327		
Fyrskibe ind f. Is el. Vinter . . . . .	3418. 3562. 3702		
Fyrskibe genudl. . . . .	1091. 1402. 1492. 1659. 1730		
Tuomilahi Lasteplads. Opl. o. Dybde . . . . .	435		
Ajos. Afm. for. . . . .	926		
Ajos Lystd. genudl. 2323; do. ind. f. Vinter. . . . .	3487		
Pohjois Kraaseli Baake ødel. . . . .	3260		
Tiuranen—Kallio. Dybde i Løb. Afm. for. . . . .	649		
Tiuranen. Korkeakari. Samulinmatala. Hietakalla. Dybde i Løb. Afm. for. . . . .	577		
Ajos. Ykskivi. Veitsiluoto. Afm. for. Dybde i Løb. . . . .	578		
Lystd. Kemi angöringsboj genudl. 1857; do. ind. 2856; do. genudl. 2981; do. ind f. Vinter . . . . .	3488		
Röyttä—Haukipudas. Lob inddr. Nyt Løb aabnes. Afm. for. . . . .	436		
Ii—Röyttä. Ny Sptd. . . . .	579		
Haukipudas. Ledefyr t. . . . .	1488		
Marjaniemi. Ny Afm. 350; Søm. fl. . . . .	351		
Hailuoto N. Søm. ind. . . . .	1336		
Kattilankalla—Oulu. Nyt Løb. Ny Afm. . . . .	650		
Marjaniemi—Oulu. Afm. fl. 352; Afm. for. . . . .	651		
Kelmi. Lys- og Kltd. udl. 2128; do. er udl. . . . .	2532		
Hailuoto W. Opl. o. Vrag. . . . .	815		
Oulu. Nyt Søm. 437; Nyt Søm. udl. 2325; Søm. fl. . . . .	2651		
Toppilasund Lys- og Kltd. genudl. . . . .	2652		
Indløbet til Raake (Brahestad). Tauvo. Fyr t. 1858; do. t. . . . .	2120		
Lapaluoto. Ledefyr t. 1489; Kello Fyr for. 1660; Afm. for. 1661; Søm. ind. . . . .	1662		
Grunde . . . . .	2653		
Grund 2328; do. . . . .	2397		
Himanka Lastepl. Nye Ledemærker. . . . .	3333		
Yxpila Bølgebryder. Fyr for. og t. . . . .	2398		
Jakobstad. Opl. o. Dybde . . . . .	580		
Helsingkallan Lys- og Fltd. genudl. 1663; do. ind. f. Vinter. . . . .	3701		
Stubben. Monäs. Nye Ledebaaker opf. . . . .	3620		
Storö—Björkholms Lasteplads—Hellnäs. Søm. udl. 2130; Ledebaaker for. . . . .	3621		
Norra Gloppten Lys- og Kltd. genudl. 1664; do. ind. f. Vinter. . . . .	3419		
Indløbet til Vasa. Korsö Fyr for. . . . .	1665		
Fågelskär Fyr. Lysvinkler for. . . . .	2982		
Stora Högskär. Løb uddybet. . . . .	2792		
Søm. fl. . . . .	2793		
Nagelprick Fyr for. . . . .	2794		



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Koporia Bugt. Kap Ustin (Dolgoi Nos) Fyr.</i>		<b>Litauen.</b>	
Opl. o. Fyr .....	2399	Radiofyrggruppe opr. 661; Opl. o. Radiofyrs	
Forb. Omr.....	3491	Pl. ....	835
<i>Kap Kolganpja Lystd. for. 1022; Kolganpja</i>			
Forfyr. Opl. o. Fyrbaake.....	2607		
<i>Luga Bugt. Koskolowa. Baade fj.....</i>	1417		
		<b>Tyskland.</b>	
<b>Estland.</b>		Sommerafm.....	836
Fyr sl. f. Is el. Vinter.....	231. 3708	Vinterafm. ....	3127
Fyr att. t. ....	1198	<i>Brüsterort—Riff. Lys- og Fltd. midlt. ind.</i>	
Lystdr. ind. f. Is el. Vinter.....	233	1418; do. genudl. ....	1783
Lystdr. genudl. ....	1200	<i>Pillau. Lys- og Fltd. omb. midlt. 1784; do.</i>	
<i>Narva Anduvn. Opl. o. Dybde</i> .....	583	genudl. ....	2272
<i>Valaste W. t. N. Sam. udl.....</i>	1862	<i>Danziger Bugt. Neukrug. Midlt. Tdr. ind.</i>	
Skydeø. og Bombekastning. Farv. midlt.		166; Maalt Mil. Opl.....	1593
sp. Adv.....	1863		
<i>Papon Vig (Hara Bugt). Grund afm.....</i>	2131		
<i>Ihasalunia (Igossal) Fyr. Navn for.....</i>	659	<b>Danzigomraadet.</b>	
<i>Ihasalu. Nyt Fyrtaarn opf.....</i>	3124	<i>Neufahrwasser. Taagesign. midlt. for. 2011;</i>	
<i>Ihasalu- og Kaberneeme Bugt. Skydeø.</i>		do. ....	2118
Adv.....	3125		
<i>Prangli. Nyt Fyr t. 2132; Fyr t.....</i>	2332		
<i>Tallinn Fyrskib ind. f. Is 232; do. genudl.</i>			
1199; Fyrskib omb. midlt. 2133; Fyrskib			
midlt. omb. ....	2656		
Opmaalingsmærker udl. ....	1267	<b>Polen.</b>	
<i>Tallinn Anduvn. Skydeø. 1941; do.....</i>	2333	Sommerafm.....	932
<i>Suurup (Surop). Bagfyr for.....</i>	660	<i>Danzig Bugt. Gdynia Yderred. Grænsler for</i>	
<i>Hiumadal Fyrskib omb. midlt. 2134; Fyr-</i>		Ankerpl. 662; Lystd. for.....	2919
skib midlt. omb. ....	2657	<i>Gdynia. Radiovejrmelding 511; den bel-</i>	
<i>Moon Sund. Fyr sl. f. Vinter.....</i>	3709	giske Kaj. Fyr for. 933; Taagesign. for.	
Fyr att. t. ....	1201	midlt. 1942; Vejrmelding pr. Radio	
Lystdr. genudl. ....	1202	2059; Taagesign. att. norm.....	3495
Lystdr. ind. f. Vinter .....	3710	<i>Puck Bugt. Jastarnia. Taagesign. opr.</i>	
Dybde over Vrag „ <i>Slava</i> “ .....	1864	934; Midlt. Fyr t. 2135; Fyr nedl. Lys-	
<i>Triigi Havn. Uddybningsarb. Afm. for..</i>	1268	og Kltid. udl. ....	3128
<i>Kuivastu Fyrbaake fl. ....</i>	2658	<i>Halvoen Hel S.-lige Del. Taarne opf. 2730;</i>	
<i>Riga Bugt. Fyr sl. f. Vinter.....</i>	3711	<i>Hel. Taagesign. midlt. for. ....</i>	2920
Fyr att. t. ....	1203	<i>Wielka Wies. Nye Fyr t. 1419; Navne-</i>	
Lystdr. genudl. ....	1204	forandring til <i>Wladyslawowo</i> 1592; Adv.	2921
Lystdr. ind. f. Vinter.....	3712	<i>Rozewie Fyr midlt. upaal. ....</i>	1205
<i>Kuessaare Anduvn. Grund afgr. Søm.</i>			
ind.....	1865		
<i>Kihnu Fyr for.....</i>	236	<b>Tyskland.</b>	
<i>Pärnu Bugt. Vrag „Eva“ afm. 2334; Vrag</i>		<i>Stolpe Banke S. Vrag afm. 19; Opl. o. Vrag</i>	
fj.....	3126	301; Vraglystds. Pl.....	2534
		<i>Stolpmünde. Indsejling tilsandet. Oprens-</i>	
<b>Letland.</b>		ning. ....	3129
<i>Riga Bugt. Fyr sl. f. Is el. Vinter.....</i>	356	<i>Rügenwalde. Wipper Sejllob tilsandet 837;</i>	
Fyr att. t. ....	1493	Tilsanding fj.....	1023
Lystdr. ind. f. Vinter.....	3492	<i>Kolberg W. Dybde aft.....</i>	3496
<i>Randa Lys- og Fltd. genudl.....</i>	1494	<i>Oderbank. Lys- og Kltid. genudl.....</i>	1500
<i>Skulle Fiskerihavn. Fyr t.....</i>	2985	<i>Adlergrund Fyrskib. Radiofyr midlt. u. a.</i>	
<i>Daugaugriva. Td. ind. f. Vinter 357; Lys-</i>		Virksomh. 2858; do. att. i Virksomh.....	2925
og Fltd. for. 441; Lystdr. genudl.....	1495	<i>Fehmarnbelt og Adlergrund Fyrskibe. Lystdr.</i>	
<i>Kallene. Fyr t.....</i>	3493	udl. midlt. ....	2987
<i>Kolkasrags Lys- og Fltd. genudl.....</i>	1496	<i>Swinemünde E. Misdroy. Afm. af. Brorster</i>	
<i>Irben Stræde. Mikelbaka Lys- og Fltd. ind. f.</i>		midlt. for. 1733; Vinterafmærkning.....	2922
Vinter 358; do. genudl. ....	1497	<i>Swinemünde. Signalmast opf. 1420; do. er</i>	
Indløbet til <i>Riga Bugt. Livonia Lys- og Fltd.</i>		opf.....	2060
ind. f. Vinter 359; do. genudl. 1498; Opl.		<i>Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Anduvn.</i>	
o. Tds. Pl.....	2058	Midlt. Afm. 1785; do. ind.....	2923
<i>Ventspils Havn. Fyrbaake ombygges. Fyr</i>		<i>Zinnowitz Bro NE. Midlt. Afm. 1786; do.</i>	2924
midt. sl. 2010; Fyrbaaker ombygget 2986;		ind.....	2850
Opl. o. Fyr .....	3494	<i>Rügen E.-Kyst. Greifswalder-Oie N, Vrag..</i>	3497
<i>Libau. Maalt Mil. 20; Lys- og Fltd. for. 442;</i>		<i>Quitlas. Afm. midlt. for. 1670; Afm. for.</i>	2851
Fiskerfyr t.....	510	<i>Sassnitz. Vrag 3192; do. fj.....</i>	3563
<i>Liepaja Lys- og Fltd. for.....</i>	1499		



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Stubbenkammer</i> Radiofyr. Sendetid att. norm.....	1024	<i>Pelzerhaken</i> SE. Forsøgsgenstande udl. 360; Opl. o. Afm.....	443
<i>Stubbenkammer</i> Lys-, Fløjte- og Klttd. Stationstd. for. 101; do. i Uord. 302; do. att. i Ord. 935; do. midlt. omb. 1501; do. genudl.....	2061	<i>Pelzerhaken</i> Fyr. Opl. o. Fyrtaarn.....	2471
<i>Arkona</i> NE. Bombe tabt. Adv.....	3055	<i>Travemünde</i> . Fyrbelysn. for.....	3620
<i>Arkona</i> . Tdr. og Fiskermærker udl. midlt.	1671	<i>Neustadt</i> . Fltd. udl. 936; do. er udl. 1092; Opl. o. Duc d'Alber 1572; Fltd. omb. midlt, 1734; Dybde aft. 2470; Fltd. genudl.....	2731
<i>Rügen</i> N. Undervandshindr.....	237	<i>Kieler Bugt. Hohwacht</i> Bugt. <i>Putlos</i> . Signalmast.....	3339
<i>Libben</i> E. Lys- og Klttd. omb. m. Vintersøm.	102	<i>Stoller-Grund</i> . Vrag „ <i>Gerda Waller</i> “ afm. 513; Vrag fj.....	584
<i>Rügen</i> W.-Kyst. <i>Wiek</i> og <i>Parow</i> . Opmaalingsarb.....	1421	<i>Kieler Fjord</i> . Adv.....	18
<i>Warnemünde</i> Havneindl. Dybde aft.....	3056	<i>Jägersberg</i> Bagfyr midlt. for. 2926; do. att. norm.....	3498
<i>Femern. Puttgarden Riff</i> . Kabeltd. att. udl.	838	<i>Kiel. Wellingdorf</i> . Stormvarselsstat. nedl.	1594
<i>Heiligenhafen</i> . Fyr for. 2062; For. udf. 2273; Opl. o. Fyrtaarn.....	2472	<i>Kiel</i> Inderhavn. Taagesign. opr.....	2535
<i>Fehmarnbell</i> Fyrskib. Radiovejrmedinger. Sendetider.....	512	<i>Kiel Havn. Möltenort</i> . Lystd. udl. 725; do. er udl.....	1025
<i>Femern</i> W. Vrag „ <i>Hercules</i> “ afm. 2659; do. fj.....	2857	<i>Boknis Eck</i> NE. Vrag fj. 2063; Undervandshindring 2591; do. findes ikke.....	2660
<i>Mecklenburg</i> Bugt. <i>Lübeck</i> Bugt. Luftfyrs Brændetid 937; do. 2859; Tdr. udl. 2988; do. ind. Lystdr. udl.....	3193	<i>Sliminde</i> SE. Spærreøv. Adv.....	585

## II.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Sundet.</b>		Kapsejladsmærker midlt. udl. 1735; do. ind.....	2785
<b>Danmark.</b>		Lystbaadehavnen i <i>Svanemøllebugten</i> . Fyr t. 586; do. er t. ....	1389
<i>Ellekilde Hage</i> Lys- og Klttd. SE. Vrag „ <i>Jeanne M.</i> “ afm. 3630; Vrag uskadeliggj.	3775	<i>Kalkbrænderihavn</i> . Uddybn. 938; Ledefyr for. 3252; For. udf.....	3499
<i>Julebæk</i> Vinkelfyr forst. 2732; Fyr forstærket	2970	<i>10 m Bassinet</i> N. Badeanstalten <i>Øresund</i> . Fyr nedl. ....	2927
<i>Lappegrund</i> Fyrskib midlt. omb. 2971; do. 2989; do. genudl. 3564; Fyrskib fl. Som. ind.....	3613	<i>Skudehavn</i> . Bedding u. Bygn.....	1094
<i>Helsingør</i> N. Varselfyr for Søkabler midlt. for. 726; do. att. norm.....	998	<i>Lynettelebet</i> . Oprensning. Adv.....	2335
<i>Helsingør</i> Havn. Fyrbelysn. for. 1850; Tids- og Vindsign. indst. midlt. 1999; Fyrbelysn. for. 2265; Opl. o. Fyrbelysn.....	2387	<i>Inderhavn</i> . Uddybn. Tdr. og Duc d'Alber fj. Td. fl.....	2222
<i>Humblebæk</i> . Forsk. Havnearb. Ny Sandfanger.....	3410	<i>Søndre Havn. Teglværkshavn</i> . Midlt. Afm. 2336; <i>Gasværkshavnen</i> E. Uddybn. Fortøjt. udl.....	2388
<i>Rungsted</i> Havn. Indsejl. tilsundet.....	3713	<i>Kalveboderne. Slusen</i> sp. midlt.....	361
<i>Taarbæk Rev</i> Lys- og Klttd. i Uord. 1920; do. midlt. omb. 1943; do. genudl.....	2463	<i>Kalveboderne</i> N. Lystd. udl. 2286; do. ind... 3553	3777
<i>Taarbæk</i> . Havnefyr midlt. sl. Havn ombygges.....	3340	<i>Hollønderdyb. Saltholm Flak</i> NW. Lys- og Klttd. omb. midlt. 1722; do. genudl.....	2400
<i>Bellevue</i> . Kloakledning udl. Adv. 1078; do. er udl. Besejlingsforhold norm.....	2064	<i>Kongedyb. Mellemfort</i> . Opl. o. Afm. 1269; Tdr. ind. f. Vinter.....	3714
<i>Hellerup</i> Lystbaadehavn. Søm. genudl. 1093; Søm. ind. f. Vinter. Havnefyr sl.....	3264	<i>Revshaleø</i> E. <i>Luftmarinestationen</i> . Td. udl. 3194; Afm. udl. ....	3422
<i>Middelgrundsfort</i> . Skydeøv. Adv.....	2314	<i>Prøvestens Havn</i> N.-lige Bølgebryder. Fyr t. 22	22
<i>Middelgrundsfort</i> . <i>Flakfort</i> . Skydeøv. Adv.	2990	<i>Prøvestens Havn</i> . Uddybn. Tdr. ind. 2991; <i>Gamle Prøvesten</i> S. Søm. ind.....	3341
<i>Middelgrundsfort</i> S. Undervandshindr. forg. efters.....	1851	<i>Amager</i> E.-Kyst. <i>Sundby Sejlforenings Lystbaadehavn</i> . Afm. ind. f. Vinter. Indsejlingsmærke 103; Afm. ind. f. Vinter.....	3776
<i>Middelgrundsfort. Dragørfort</i> . Skydeøv. Adv.	2012	<i>Kastrup</i> Havn. Opl. o. Afm. v. Indsejlingsrenden. Indsejlingsliniens Retning 167; Søm. ind. f. Vinter 362; Søm. genudl. 727; Opl. o. Havn 1270; Mindre Tilsanding i Indløbet 1390; Opl. o. Dybde.....	2110
<i>Flakfort</i> . Skydeøv. Adv.....	444		
<i>København</i> . Signaler for Skydning fra Forterne.....	21		
<i>Københavns Havn</i> N. Prøveboringer 839; Dag- og Natsign. ....	1026		

	Løbe-Nr.
<i>Drogden</i> . Vrag „ <i>Artemis</i> “ afm.....	3500
<i>Drogden Fyr</i> . Opl. o. Fyr.....	339
<i>Dragør Fort</i> . Skydeø. Adv.....	1502
<i>Amagers S.-Kyst</i> . Adv.....	2213
<i>Kalveboderne</i> . <i>Køge Bugt</i> . Skydeø. Adv...	3057
<i>Flinterenden</i> . <i>Nordre-Flint</i> Lystd. ind. f. Is	3778
<i>Søndre-Flint SE</i> . Kltd. udl. 2212; do. ind.	3423
Opmaalingsvagere udlægges midlt. 2786;	
do. ind.....	3130
<i>Saltholm S.</i> Stager midlt. udl. 2274; do. ind.	2464
<i>Køge Bugt</i> . <i>Mosedede Batteri</i> . Signal for Skyd-	
ning.....	23
<i>Avedøre</i> . Skydning. Adv.....	24
Fast Kapsejladsmærke udl. 1503; do. ind.	
f. Vinter.....	3479
Skydeø. Fær. midlt. sp. Adv. 1866;	
do.....	2642
<i>Valløby N.</i> Mølle nedr.....	2536
<i>Stevens Klint</i> . <i>Tommestrup NE</i> . Skydeø.	
Adv.....	2401

## Sverige.

<i>Svinbådan</i> . Fyrskib omb. midlt.....	1867
<i>Kullagunnarstorpsgrundet</i> . Kltd. ind. f. Vin-	
ter 168; do. genudl.....	1027
<i>Hälsingborg</i> . <i>Södra hamn</i> . Tærdok færdig-	
bygget. Trafikforbud oph. 728; Indløbet	
til <i>Norra hamnbassäng</i> . Havnearb. Adv.	729
<i>Skaane-Ven</i> . Højspændingskabel udl. Adv.	3131
<i>Rönneberga</i> Luftfyr. Brændetid.....	1271
<i>Landskrona</i> . Lystdr. midlt. ind. Kltd. ind.	
midlt. 1868; Kltd. genudl. 2337; <i>Pilhaken</i>	
Kltd. midlt. ind.....	3501
<i>Landskrona</i> . <i>Larvarabben</i> Kltd. forsv. 840;	
do. genudl.....	1338
<i>Barsebäck</i> Havn. Søm. udl. 514; Fyr for.	
1206; Indsejlingsbaaker fj. midlt. 2402; do.	
nedl. 2992; Fyr for. 2993; Nyt Fyr t. 3132;	
For. af Fyr udsat.....	3342
<i>Lomma Bugt</i> . <i>Flädierev</i> . Søm. fl.....	1673
Lossepl. afm.....	3195
<i>Lomma</i> Havn. Fyr for.....	238
<i>Malmö redd</i> . Fyrskib omb. midlt. 2065; do.	
genudl.....	2473
Indløbet til <i>Malmö</i> . Lys- og Kltd. midlt. ind.	
1207; do. genudl. 1422; Kltd. midlt. udl.	
2275; do. ind.....	2860
<i>Malmö</i> Havn. Lystdr. midlt. ind. 1787; Ud-	
dybningsarb. Adv. 2608; Havnearb. Afm.	
fl.....	3265
<i>Sjollen</i> . Søm. fl.....	1674
<i>Flinterenden</i> . <i>Kalkgrundet</i> Fyrskib omb.	
midlt. 2403; do. genudl.....	3196
<i>Oskargrundet</i> Fyrskib omb. midlt. 1675;	
do. genudl.....	2276
<i>Limhamn</i> . Stormvarselst. nedl.....	239
<i>Klagshamn</i> . Fyr nedl. 841; Skydeø. 939;	
Lodsstat. nedl. 1272; Fyr er nedl.....	1339
<i>Hällviken</i> . Fiskerfyr t.....	2609
<i>Skanör</i> . Indløb tilsandet. Adv. 1273; Søm.	
midlt. ind.....	2537
<i>Falsterbo</i> . Signalstang fl.....	2338
<i>Falsterboev SW</i> . <i>Västerflaket W</i> . Søm. forsv.	
240; do. genudl. 515; Søm. forsv. 3179;	
do. genudl.....	3343
<i>Falsterboev</i> Fyrskib omb. midlt. 1340; do.	
genudl.....	2066

## Smaalandsfarvandet.

## Danmark.

<i>Bøgestrøm</i> .	
Søm. i Uord. 1723; do. att. i Ord. 1736;	
Søm. forsv. 2643; do. genudl. 2661;	
Opl. o. Vandstandsbræt 2662; Mølle og	
Dampskorst. nedr. 3502; Lys- og Fltd.	
ind. f. Is.....	3779
<i>Stenhage</i> og <i>Sandhage</i> Fyr kan ikke for-	
ventes i Ord.....	3686
<i>Sandvig</i> . Fiskerihavn.....	3565
<i>Nyord</i> . Havnefyr for.....	2994
<i>Ulvsund</i> . <i>Letten</i> og <i>Pladen</i> . Afmærkning for.	3344
<i>Grønsund</i> .	
Gravet Rende over <i>Tolkebarren</i> . Opl. o.	
Dybde 241. 516. 907. 1208. 1595. 1944.	2136
2465. 2787. 3058.	3326
<i>Hestehoved</i> Lodsstat. nedl. Opl. o. Lodstj.	3631
Signaler for Skydning fra <i>Borgsted Batteri</i> og	
<i>Masnede Fort</i> .....	25
<i>Stammenakke E.</i> <i>Petersværft</i> Bro. Bro for-	
længet. Dybde ved Brohoved forøget....	1676
<i>Storstrømsbroen</i> . Oplysn. o. Bro og Besejlings-	
forhold.....	26
Indløbet til <i>Vordingborg</i> . Afm. for. 1423;	
Søm. forsv. 2592; Afm. att. i Ord.....	2663
<i>Masnede E.-Flak</i> gravede Rende. Søm. ind.	1737
<i>Gaabense Færgebro</i> . Afm. for.....	1424
<i>Karrebæksminde Bugt</i> m. v. Skydeø. Fær-	
vand midlt. sp. Adv.....	1596
<i>Karrebæksminde</i> . Vinkelfyr midlt. sl. 27;	
Havnefyr midlt. sl. 28; Bro midlt. lukket	
1095; Fyr att. t. og i Ord. 2404; Vinkelfyr	
endnu ikke t. 2474; Vinkelfyr t.....	2538
<i>Næstved</i> Havn. Opl. o. Dybde.....	2277
<i>Guldborg Sund</i> . Afm. i Uord. p. G. a. Is....	3687
<i>Guldborg Sund N.-lige Del</i> . <i>Vigsnæs</i> . Baake	
nedl.....	1391
<i>Kirkegrund</i> . Kltd. genudl. 803; do. ind. f.	
Vinter.....	3554
<i>Ferne Klint</i> . Vrag „ <i>Clara</i> “.....	3555
<i>Vejrø</i> NW. Lys- og Fltd. udl. 730; do. er udl.	
1028; do. s Pl.....	1274
<i>Bandholm</i> . Uddybn.....	2389
<i>Raagø Sund</i> . <i>Urne</i> Fiskerihavn.....	3253
<i>Raagø Sund</i> . <i>Middelgrund W</i> . Søm. forsv.	
1175; do. genudl.....	1209
<i>Omø E.</i> Vrag „ <i>Gudrun</i> “ afm. 2214; Vrag. Pl.	
2223; Vrag fj. Vragafm. ind.....	2405

## Store-Bælt.

## Danmark.

<i>Røsnæs—Røsnæs Puller</i> . Kabel udl. (m.	
Skitse). Adv.....	2928
<i>Røsnæs Puller</i> . Fyr u. Bygn. 2120; do. 2931;	
do.....	3784
<i>Kalundborg Fjord</i> . <i>Asnæs Forskov</i> . Ny An-	
lægsbro.....	2801
<i>Kalundborg Havn</i> . Fyr nedl.....	2013
<i>Romsø</i> Fyr NNE. Undervandshindr. rapp..	3780
<i>Romsø</i> . <i>Klæpen</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is....	7381
<i>Romsø Sund</i> . <i>Rønne</i> Søm. forsv. 908; do.	
genudl.....	940

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Kerteminde Bugt. m. v. Skydeø. Farv. midlt. sp. Adv. 2137; do. ....</i>	<i>Æro N. Flaadeøvelser. Adv. ....</i>
3266	2339
<i>Reersø Fiskerihavn. Opl. o. Dybde. ....</i>	<i>Faaborg Anduvn. Lystdr. midlt. ind. 1343; do. genudl. 1599; Søm. forsv. 2972; Søm. att. i Ord. 2995; Søm. i Uord. 3480; do. att. i Ord. 3505; Søm. forsv. 3614; do. genudl. ....</i>
169	3715
<i>Musholm Bugt. Skydeø. Farv. midlt. sp. Adv. ....</i>	<i>Avernakø-Bjørnø-Fyn. Telefonkabel udl. ....</i>
3267	3426
<i>Mullerup. Vinkelfyr midlt. sl. 340; do. att. t. 517; Fyr midlt. for. 3424; Indsejlingsrende tilsandet 3556; Fyr att. norm. ....</i>	<i>Avernako. Munkeby Fyr for. 3135; For. udsat</i>
3557	3782
<i>Halsskov Rev Fyrskib omb. midlt. 1738; do. midlt. omb. 2014, do. genudl. ....</i>	<i>Lys Trille Sømærke forsv. 3633; do. genudl. 3783</i>
2215	
<i>Halsskov-Sprogø-Knudshoved. Kabel udl. midlt. Adv. 909; Midlt. Afm. 1176; Kabel og Afm. ind. ....</i>	
1597	
<i>Vengeancegrund Lys- og Fltd. i Uord. 2121; do. att. i Ord. ....</i>	
2138	
<i>Hov Sand W. Søm. Lanterne udhænges. Taagesign. afgives. ....</i>	
3133	
<i>Stoense Løb. Søm. bortdr. 1079; do. genudl. ....</i>	
1321	
<i>Langeland. Dagelokke Havn. Dybde aft. Opl. o. Lodsning. ....</i>	
2139	
<i>Frankeklint Fyr. Lysevne midlt. nedsat 29; Fyr lyser att. norm. ....</i>	
1504	
<i>Tranekær Fyr. for. 731; For. udf. ....</i>	
1341	
<i>Illebølle Mølle nedr. ....</i>	
2539	
<i>Langlands Bæll. Lolland. Skorstene nedr. Albuen NNW. Lystd. udl. 713; do. er udl. 1029; do.'s Pl. ....</i>	
1275	
<i>Nakskov Fjord. Opl. o. Baaker. ....</i>	
363	
<i>Langø Havn. Havnearbejder. ....</i>	
1945	
<i>Enehoj Ledefyr. Opl. o. Fyr. ....</i>	
732	

Farvandet Syd for Fyn.	
Danmark.	
<i>Svendborg-Rudkøbing-Marstal. Kltdr. midlt. ind. 2541; do. genudl. ....</i>	2802
<i>Svendborg-Rudkøbing. Lystdr. midlt. ind. 1921; do. genudl. ....</i>	2278
<i>Svendborg Sund. Turø Ledefyr fl. ....</i>	341
<i>Puller. ....</i>	842
<i>Svendborg. Havnegrænser. ....</i>	1946
<i>Svendborg Sund W.-lige Del. Afm. fl. 364; Rettelse. ....</i>	446
<i>Taastrup NW.-Kyst. Bækkehave Vinkelfyr midlt. sl. 1777; do. att. t. ....</i>	1788
<i>Rudkøbing Løb N. Kltd. midlt. ind. 429; do. genudl. ....</i>	445
<i>Rudkøbing. Gamle Løb. Afm. for. 30; For. udf. 242; Opl. o. Afm. ....</i>	303
<i>Højestene Løb. Vornes Pynt. Ledebaakers Pl. ....</i>	2610
<i>Højestene Løb. Kltd. midlt. ind. 2611; Fyrpæles og Kltds. Pl. ....</i>	2861
<i>Birkholm SE.-Spids. Baaker nedl. ....</i>	1598
<i>E.-lige Indløb til Marstal. Afm. for. 663; For. udf. ....</i>	941
<i>Klørdyb. Afm. i Uord. 3425; do. att. i Ord. ....</i>	3503
<i>Klørdyb. Opl. o. Dybde. .... 31. 342. 1030. 1724. 2015. 2315. 2593. 2862. 3134. ....</i>	3504
<i>Klørdyb S. Kltd. genudl. 804; do. ind. f. Vinter. ....</i>	3632
<i>Ærøskøbing. Møllegab Kltd. midlt. ind. ....</i>	2612

Lille-Bælt.	
Danmark.	
<i>Vejle Fjord. Haar Odde. Vrag fj. Vragafm. ind. ....</i>	3268
<i>Træskohage. Afm. for. ....</i>	2340
<i>Trælle Næs Fyr fl. 1276; Opl. o. Fyr. ....</i>	2664
<i>Bogense. Opl. o. Dybde i grævet Rende. Adv. ....</i>	843
<i>Strib. Røjleskov. Kirke opf. ....</i>	2542
<i>Fredericia. Skydning. ....</i>	32
<i>Havnebygningsarb. Adv. 1789; do. 1869; do. ....</i>	1947
<i>Baaring Vig. Skydeø. Farvand midlt. sp. Adv. 503; do. ....</i>	1600
<i>Lille-Bælt N.-lige Del. Skydeø. Farvand midlt. sp. Adv. ....</i>	1601
<i>Baagø. Fiskerihavn. ....</i>	2543
<i>Länderum W. Opl. o. Dybde. ....</i>	2613
<i>Ørby Hage. Aarø Sund. Opl. o. Lodsst. ....</i>	3634
<i>Haderslev Fjord. Uddybningsarb. fuldf. Dybde norm. ....</i>	733
<i>Haderslev Havn. Varpetd. ind. Slæbested nedl. ....</i>	1602
<i>Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler f. Skarpskydn. Adv. 33; Skydeø. 170. 664. 844. 1922. 1948. ....</i>	805 2140
<i>Kalvø Rev NE. Søm. forsv. 3506; do. genudl. ....</i>	3716
<i>Aabenraa Fjord. Varneshoved. Flagstang findes ikke. ....</i>	1096
<i>Aabenraa. For. af Fyrbelysn. udsat 292; Fyrbelysn. for. ....</i>	3411
<i>Als Fjord. Arnkilsø. Skydeø. Adv. 34; do. .... 35. 304. 1344. ....</i>	2016 1097
<i>Als E.-Kyst. Mommark NE. Lystd. midlt. ind. 1345; do. genudl. 1603; do. midlt. sl. 3635; do. att. t. ....</i>	3717
<i>Lysabild Mølle. Møllevinger fj. ....</i>	1098
<i>Als SE. Pøls Rev Kltd. genudl. 845; do. ind. f. Vinter. ....</i>	3636
<i>Als S.-Kyst. Hørup Hav. Skovby Mølle nedrevet. ....</i>	1099
<i>Als Sund. Østerhage Kltd. ind. f. Is. ....</i>	3718
<i>Flensborg Fjord. Graasten. Opl. o. Lods. ....</i>	2996

Tyskland.	
<i>Flensborg Fjord. Mürvik. Opl. o. Fyrbelysn. 2863; Opl. o. Broer 2929; Opl. o. Bro. ....</i>	3269
<i>Holnis E. Lystd. udl. 2067; do. ....</i>	2279
<i>Flensburg Fyrskib midlt. omb. 1739; do. genudl. ....</i>	2017

## Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Kattegat.</b>		<i>Æbelø-Fyn</i> . Kabel udl. ....	3507
<b>Danmark.</b>		<i>Æbelø</i> NW. Lystd. udl. 714; do. er udl. 999; do.'s Pl. 1277; do. ind. f. Is. ....	3785
<i>Tisvilde</i> . Skydn. Adv. ....	587	<i>Bjørnsknude Flak</i> . Sømærkes Pl. ....	2804
<i>Tisvildeleje</i> . Skydeøv. Adv. 293; do. 2544; do. ....	2930	<i>Samsø</i> W. Skydeøv. Farvand midlt. sp. Adv. 504; do. 1605; do. ....	2224
<i>Tisvilde-Liseleje</i> . Skydn. Adv. ....	2141	Farvandet W. for <i>Samsø</i> ( <i>Maarup Vig</i> og <i>Sælvig</i> ). Flaadeøv. Adv. ....	591
Farvandet N. for <i>Hesselø</i> . Skydeøv. Farvand midlt. sp. Adv. 1476; do. 1804; do. ....	1870	<i>Samsø</i> W.-Kyst. <i>Sælvig</i> Bro. Tilsanding... <i>Horsens Fjord</i> . <i>Horsens gravede Rende</i> . Lys- tdrs. Pl. ....	3481
<i>Isefjord</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 1392; do. att. t. ....	1425	<i>Hov</i> Havn. Kendeligt Punkt ....	2614
W.-lige Indløb til <i>Isefjord</i> . Løb forlægges. Afm. for. 942; For. udf. 1477; Sømærkes Pl. ....	1573	<i>Tunø</i> Havn. Havnefyv for. Sandfanger byg- get. Baake opf. ....	2806
<i>Isefjord</i> . <i>Lynæs Batteri</i> . Signal for Skydn. ...	36	<i>Aarhus</i> Havn. Opl. o. Havnearb., Fyrbelysn. og Tnagesign. Adv. 38; Udbyg. paa Mole fj. Midlt. Afm. Adv. 519; Nye E.-Mole Hoved. Fyrs Pl. 734; Opl. o. Havnearb. 1574; Østre Molearm Fyr. Fyrbygning løftes. Midlt. Fyrbelysn. 1606; Duc d'Albe fj. Afspærring oph. 1924; <i>Aarhus</i> Ledefyr. Forfyrs Pl. 1950; Østre Molearms Fyr løftet 2122; Uddybn. Midlt. Afm. ind 2267; Lystd. omb. m. Stage 2615; do. er omb. 2807; Opl. o. Taagesign. ....	3638
<i>Hundsted</i> . Lodsudkigshus fj. 665; Mole- hoved ombygges. Midlt. Foranstalt. 1605; Havnearb. fuldf. ....	2545	<i>Æbeltoft Vig</i> Vinkelfyr. Fyrs Pl. ....	1951
<i>Hundsted</i> SSW. <i>Setteriel</i> , Vrag 3558; do. forg. eftersøgt ....	3566	<i>Æbeltoft Vig</i> . <i>Skadegrund</i> W. Undervands- hindr. 1952; Pulle. ....	2123
<i>Rørvig E.</i> <i>Vesterløb</i> . Søm. genudl. 846; do. ind. f. Vinter ....	3427	<i>Æbeltoft Vig</i> S. Vrag „ <i>Proven</i> “ ....	36
<i>Rørvig</i> . <i>Hovvig</i> . Opl. o. kendelige Punkter <i>Skydeøv.</i> . Farvand midlt. sp. Adv. ....	588	<i>Moselgrund</i> Lys- og Fltds. Pl. ....	1506
<i>Jægerspris</i> . Skydning. Adv. ....	2406	<i>Mosel Grund</i> N. Søm. i Uord. 1394; do. att. i Ord. ....	1428
Lystdr. ind. f. Is ....	3710	<i>Elsegårde-Hjælm</i> . Telefonkabel fl. Opl. o. Telefonbaaker. ....	3043
Lystonden <i>Lysegrund E.</i> midlt. sl. ....	3428	<i>Fornæs-Hasenare</i> . <i>Draaby</i> Mølle nedr. ....	1346
<i>Nykøbing</i> Havn. Opl. o. Varpetdr. ....	171	<i>Naveren</i> Lys- og Fltd. i Uord. 2911; do. att. i Ord. ....	2932
<i>Bramnæsøvig</i> . Skydn. m. Torpedocr. Adv. ....	1100	<i>Kalkgrund</i> W. Søm. forsv. 2912; Søm. gen- udl. ....	2933
<i>Roskilde Fjord</i> . Afm. i Uord. p. G. af Is. ...	3688	<i>Tangen NE.</i> Lys- og Kltd. i Uord. 1652; do. att. i Ord. ....	1677
<i>Roskilde Fjord</i> . <i>Roskilde</i> . Mærkelægnings- øv. Fyr sl. midlt. 3112; do. ....	3136	<i>Tangen NE.</i> Lys- og Fltd. NNW. Vrag „ <i>Emaus</i> “ afm. 592; Vrag fj. Vragafm. ind. ....	847
<i>Schultz's Grund</i> Fyrskib for. 2466; For. udf. ...	2665	<i>Anholt Knob</i> Fyrskib omb. midlt. 2733; do. midlt. omb. 2997; do. genudl. ....	3412
<i>Schultz's Grund</i> . Søm. forsv. 343; do. genudl. 365; do. i Uord. 2910; do. att. i Ord. ....	3042	<i>Anholt</i> Havn. Taagesign. for. 3180; do. 3567; For. udf. ....	3721
<i>Schultz's Grund</i> Fyrskib W. Undervands- hindr. 37; Puller 1393; Adv. ....	1426	<i>Anholt</i> . Opl. o. Redningsstat. ....	1507
<i>Samsø</i> . <i>Langør</i> . Forsk. Havnearb. 518; Havnearb. fuldført 2001; Opl. o. Varpetdr. <i>Møllebakke</i> Mølle nedr. ....	2864	Indsejlingen til <i>Mariager Fjord</i> . Dybde aft. 40; Dybde att. norm. ....	2865
<i>Lushage</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. <i>Lushage</i> Fyr midlt. t. 3689; Lys- og Fltd. att. t. Fyr sl. ....	3720	<i>Mariager Fjord</i> . <i>Hadsund Fiskerihavn</i> . Opl. o. Havn. ....	1000
<i>Lindholm Løb</i> . Søm. Pl. ....	2666	<i>Aalborg Bugt</i> . <i>Als Rev</i> . Sømærkes Pl. ....	2475
<i>Sejerø NW</i> . Lys- og Fltd. i Uord. 1923; do. att. i Ord. ....	1949	<i>Als Odde ENE</i> . Driv. Vraggods. ....	3429
<i>Sejerø Bugt</i> . <i>Nekselø S.</i> <i>Stold</i> . Skydeøv. Adv. 1852; do. ....	2467	<i>Als Odde N.</i> <i>Oster-Hurup</i> Fiskerihavn. Til- sanding. Afm. forsv. Havnefyv midlt. sl. Besejling vanskelig 3639; Fyr att. t. Afm. i Ord. Opl. o. Dybde. ....	3723
<i>Rosnæs NE</i> . Vrag „ <i>Bjørnø</i> “ sunket 2000; Vrag afm. 2018; Vrag uskadeligggj. Vrag- afm. ind. ....	3137	<i>Østre Flak</i> Fyrskib SE. Vrag „ <i>P. Madsen</i> “ ..	41
<i>Rosnæs</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 1177; do. att. t. 1210	1210	<i>Østre Flak</i> Fyrskib SW. Undervandshindr. rapp. ....	3568
<i>Rosnæs Puller</i> . Fyr u. Bygn. 2120; do. 2931; Bygn. udsat. ....	3784	<i>Egense S.</i> Skydeplads 42; Skydepl. nedl. Skydevagere ind. ....	1246
<i>Korshavn</i> . Sømærkers Pl. ....	2803	<i>Hals Barre</i> Fyr og Bifyr. Varierende Lys- styrke 3270; Lysevne att. norm. ....	3430
<i>Odense Fjord</i> . Kltd. genudl. 806; Lystd. midlt. sl. 1080; Lystd. att. t. 1101; Lystd. midlt. ind. 1790; Lystd. genudl. 2341; Kltd. ind. f. Vinter. ....	3637		
<i>Odense Fjord</i> . <i>Klintebjærg-Odense Kanal</i> . Oprensning tilendebragt. Afm. att. i Ord. <i>Hasseløre</i> . <i>Gamle Hasseløre</i> Løb nedl. Afm. for. ....	589		
<i>Odense Kanal</i> . <i>Stige Færge</i> . Telefonkabel fj. Kabelbaaker fj. ....	1427		
	590		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Landdybet. Stensnæs Flak. Sømærkes Pl.</i> .....	2476	<i>Nykøbing. Uddybn. Adv.</i> .....	3691
<i>Stensnæs Lys- og Fltd. midlt. sl. 2913; do. att. t. 2934; do. midlt. sl. annul. 3640; do. midlt. sl. annul.</i> .....	3722	<i>Farvandet omkring Mors. Opl. o. kendelige Punkter</i> .....	3138
<i>Frederikshavn-Hals. Lyngsaa Mølle nedr.</i> .....	2547	<i>Kaas Bredning. Jegind Tap. Vrag „Marie“</i> .....	3272
<i>Frederikshavn Klttd. forsv. 3431; do. genudl.</i> .....	3508	<i>Vilsund. Bro u. Bygn. Adv. 3198; Vrag 3434; do. fj.</i> .....	3615
<i>Frederikshavn Vinkelfyr overiset</i> .....	3690	<i>Vilsund Færgepynt. Søm. ind.</i> .....	3199
<i>Løbene W. om Hirsholmene. Opl. o. Sømærkers Pl.</i> .....	2407	<i>Holstebro-Struer Havn. Dækværk u. Bygn. Midlt. Fyrbelysn. 2225; Midlt. Fyrbelysn. upaal. 2998; Opl. o. Afm. o. Fyrbelysn.</i> .....	3727
<i>Skagen-Frederikshavn. Rimmen Mølle nedr.</i> .....	2548	<i>Oddesund. Bro u. Bygn. Besejlingsforhold. Adv. 44; Gennemsejlingsaabning ff. Trafiksignaler. Fyrbelysning. 737; Taagesign. opr. 910; Gennemsejlingsaabning lukket midlt.</i> .....	1480
<i>Aalbæk Bugt m. v. Skydeøvn. Farv. midlt. sp. Adv. 1791; Flaadeøvn. Adv.</i> .....	1792	<i>Oddesund. Grisetaaodde Fyr formærket. Adv. 45; Fyr for.</i> .....	1575
<i>Skagen Havn. Indløb tilsandet</i> .....	3724	<i>Oddesund N.-lige Færehavn. Afm. ind.</i> .....	2645
<i>Skagens Rev NE. Søm. i Uord. 3432; do. att. i Ord.</i> .....	3509	<i>Tyborøn Havn. Dybde aft. 911; Bundundersøgelse. Adv. 3273; do. afsluttet</i> .....	3728
<b>Sverige.</b>		<i>Langholmen. Fiskerfyr t.</i> .....	1001
<i>Oplysning om Luftfyr Brændetid</i> .....	1278	<i>Tyborøn Kanal og Sælhundeholm Løb. Lystdr. dr. fra St. 3435; Lystdr. dr. fra St. annul.</i> .....	3641
<i>Falkenberg. Lystd. midlt. ind. 1793; do. genudl.</i> .....	1871	<i>Sælhundeholm Løb B Lystd. ikke paa Pl. 2974; do. att. paa Pl. 3059, do. ikke paa Pl.</i> .....	3435
<i>Glommen. Redningstat. nedl.</i> .....	1678	<i>Svaneholm Ledefyr. Forfyr sl. 2973; Forfyr ødel. 3139; Fundament vættet</i> .....	3413
<i>Lilla Middgrund Lys- og Fltd. midlt. omb. 1031; do. genudl.</i> .....	1607	<i>Løbet til Krik. Afm. for. 2999; For. udf.</i> .....	3140
<i>Fladen Lys- og Fltd. midlt. omb. 666; do. genudl.</i> .....	1211	<i>Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.. 46. 105. 366. 738. 1279. 1741. 2409. 2667. 3000.</i> .....	3511
<i>Fladen Fyrskib omb. midlt. 1679; do. midlt. 2068; do. genudl.</i> .....	2477	<b>Skagerrak.</b>	
<i>Y. Vikbåden. Fast Søm. ødel.</i> .....	3569	<i>Hirtshals. Driv. Vrag</i> .....	3327
<i>Vinga Fyrskib omb. midlt. 1032; do. midlt. 1347; do. genudl. 2019; Opl. o. Under- vandstaagesign.</i> .....	3345	<b>Danmark.</b>	
<i>Indløbet til Göteborg. Vinga södra Lys- og Klttd. udl. 735; do. udl.</i> .....	1740	<i>Skagens Rev Fyrskib omb. midlt. 1280; do. midlt. omb. 1610; do. genudl.</i> .....	3001
<i>Knarrholmen Fyr for. 2408; For. udf.</i> .....	2935	<i>Højen Fyr. Grenen. Afm. af Bundgarn. Adv.</i> .....	521
<i>Rivöfjord. Stage udl.</i> .....	1608	<i>Hirtshals NE. t. N. Vrag „Nordlyset“ 505; Vrag „Lynæs“ 3255; Vraglystd. sl. 3512; do. att. t. 3571; Vrag forsv. Vraglystd. ind.</i> .....	3642
<i>Göteborg Skærgaard. Nye faste Søm. opf. 104; do. er opf.</i> .....	520	<i>Hirtshals Havn. Dybde aft. 912; Dybde i Indsejling att. norm. 1653; Afm. udl. 1953; do. er udl. 2020; Afm. for.</i> .....	3482
<i>Torrbeskär W. Dybde p. Grund</i> .....	2549	<i>Hirtshals Fyr. Taagesign. for. 2216; For. udf.</i> .....	2410
<b>Limfjorden.</b>		<b>Sverige.</b>	
<b>Danmark.</b>		<i>Elgö Fjorden. Hunden Skær. Fast Søm. ødel</i> .....	3572
<i>Hals Havn. Opl. o. Dybde</i> .....	2644	<i>Vanholmssund. Gåsö SE. Faste Søm. ødel. Søm. midlt. udl.</i> .....	3513
<i>Limfjorden E.-lige Indløb. Hals E.-lige Vinkelfyr for. 2478; For. udf.</i> .....	3181	<i>Käringö Ankerpl. Søm. udl.</i> .....	1611
<i>Limfjorden E.-lige Del. Fyr for.</i> .....	1081	<i>Hättan. Islandsberg. Opl. o. Fyrbelysn. og Afm. 1281; Fyrbelysn. for.</i> .....	2808
<i>Hals-Aalborg. Lystdr. udl.</i> .....	3113	<i>Indløbet til Ellöse Fjord. Grunde 2668; Islandsberg SW. Grund</i> .....	2809
<i>Nørre-Sundby N.-lige Ledefyr. Bagfyr midlt. sl. Midlt. Bagfyr etableres</i> .....	943	<i>Tovas Ungar Lys- og Fltd. midlt. ind. 367; do. genudl.</i> .....	447
<i>Aalborg Havn. Oprensning 1082; do. tilendebragt 1429; Reklamefyr nedl. 2724; do. 2734; Reklamefyr t.</i> .....	3254	<i>Gravarne södra og Gravarne norra Fyr for. 1213; do. 3002; For. udf.</i> .....	3200
<i>Aalborg. Ny Jernbanebro u. Bygn. Sejladsforskrifter. Adv. 43; Bro tages i Brug. Midlt. Reglement for Gennemsejl. 944; Ny Jernbanebro tages i Brug 1212; Opl. o. gamle Jernbanebro</i> .....	3433	<i>Sotenkanalen. Duc d'Albo ødel.</i> .....	172
<i>Draget-Nibe. Vrag „Nordstjernen“</i> .....	593	<i>Hamburg-Sund. Afm. for.</i> .....	1282
<i>Nibe Havn. Indsejlingsrende tilsandet 1479; Oprensning af Sejløbet. Adv. 2142; Opl. o. Dybde 3114; Vinterafm.</i> .....	3271	<i>Kalvöskär-Hamburgsund. Søm. udl.</i> .....	3346
<i>Agger Sund. Proveramninger og Proveboringer. Adv. 3510; do.</i> .....	3570		
<i>Gravet Rende over Lögstør Grunde. Lystd og Klttd. udl. 736; do. er udl. 1247; Lystds. og Klttds. Pl. 1348; Lystd. ind. f. Is 3726; Klttd. ind f. Is</i> .....	3726		
<i>Nykøbing E. Sæbygaard Hage WSW. Kapsejladsmærke udl. 1609; do. ind.</i> .....	2936		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Grebbestad S.</i> Afm. for.....	1349	<i>Dramsfjorden. Rødtangen.</i> Taagesign. for.	2228
<i>Svartskærgrund.</i> Fast Søm. ødel.....	3573	<i>Breiangen. Mølen.</i> Fyr t.....	3061
<i>Ramskær S.</i> Nyt Søm. ....	1430	<i>Horten</i> Fyr for.....	1954
Løbene til <i>Strömstad.</i> Søm. ind...	1283	<i>Torgersø.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virksomh.	
<i>Peragrunden.</i> Søm. forsv. 1794; do. genudl.	2143	1509; do. att. i Virksomh.....	1955
<i>Grisbådarne.</i> Td. udl. 522; do. 945; Lys- og		<i>Tønsberg. Trælen</i> Fyr midlt. sl. 848; do.	
Kltd. midlt. ind. 1680; do. genudl. 2069;		t. og for. <i>Tønsbergrennen</i> Lystd. udl. paa	
Td. udl.....	2280	Stat.....	1956
<b>Norge.</b>			
<i>Oslofjord. Fredrikstadleia.</i> Belgen SE. Vrag		<i>Fulehuk</i> Fyr. Taagesign. midlt. u. a. Virk-	
afm.....	3643	somh. 1103; do. endnu ikke i Virksomh.	
<i>Frederikstad. Høka</i> Fyr for.....	3515	2070; Taagesign. att. i Virksomh. Radio-	
Farvandet til <i>Frederikstad. Løperen.</i>		fyr opr. 2229; Radiofyr Klartvejsuds-	
<i>Kvernskjærgrunnen.</i> Afm. for. 448; For.		delder.....	3514
udf. Adv.....	523	<i>Færder</i> Fyr. Opl. o. Fyr.....	2411
<i>Torbjørnshjør</i> Fyr forst.....	2669	<i>Larvik.</i> Taagesign. opr.....	1957
<i>Oslo Havn.</i> Brænding 739; <i>Gallen</i> og		<i>Jonfruland</i> Fyr sl. midlt. 2671; do. att. t.	
<i>Rausekkene</i> Fyr t. Opl. o. Båe 1395;		3044; Nyt Fyrtaarn opf.....	3644
Opl. o. Fyr 1681; <i>Dyna</i> Fyr. Radiofyr		<i>Lyngør</i> Fyr forst. 2672; Nyfundne Båer...	2788
opr. 2412; Opl. o. Radiofyr 2670; <i>Kob-</i>		Indløbet til <i>Arendal. Lille Torungen</i> Fyr. Ny	
<i>bernaglen</i> Fyr. Taagesign. opr. 2810;		Lysvinkel.....	2144
<i>Nordre Kavringdyng.</i> Afm. for.....	2811	<i>Homborsund. Homborsundsleia nedre</i> Fyr for.	1958
<i>Kaholmen.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virk-		<i>Aust-Agder. Lillesand NE. Kalvellfjorden.</i>	
somh. 1508; Taagesign. for.....	2227	Opl. o. Grund.....	3516
<i>Svelvik. Nedre Tammerås</i> Fyr midlt. for.		<i>Brekkestø. Reierskjær</i> Fyr i Uord.....	3729
2479; do. att. i Ord.....	2812	<i>Randsøysund. Spagneskjær</i> Fyr for.....	2813
<i>Filtvet</i> Radiofyr. Midlt. Udsendelse i klart		<i>Stokken</i> Fyr for.....	2814
Vejr oph.....	430	<i>Kristiansandsfjorden. Grønningen</i> Fyr. Taa-	
<i>Hurumlandet. Ramvikholmen.</i> Fyr t.....	3060	gesign. midlt. u. a. Virksomh. 1103; do.	
		endnu ikke i Virksomh. 2071; Taagesign.	
		for.....	2281
		<i>Ballastskjærene.</i> Fyr t.....	2815

## IV.

## Nordlige Ishav og Nordsøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>N.-lige Ishav.</b>			
<b>Grønland.</b>			
<i>Nunarsuit W. Banke</i> .....	2550	<i>Nakhkonitsa Island.</i> Grunde.....	1510
<i>Arsukfjord</i> Anduvn. Grunde.....	2230	<i>Solovetski Island.</i> Opl. o. Afm.....	2937
<i>Færingerhavn</i> midlt. sp. f. Is.....	1284	<i>Rombak N.</i> Grund.....	1511
<i>Disko S.</i> Opl. o. Dybde.....	3003	<i>Kandalakski Bugt.</i> Afm. for.....	2551
<b>Rusland.</b>			
<i>Hvide Hav. Mezen</i> Bugt. Lystd. perm. ind.	1350	<i>Kandalakski Bugt. Vonyuchei Point.</i> Le-	
<i>Nijne Vzglave Point.</i> Fyr for.....	3201	defyr for.....	370
<i>Shoiva</i> Floden Indløb. Lystd. udl.....	3004	<i>Kandalakski Bugt. Anismov Island SE.</i> Lys-	
<i>Cape Voronov.</i> Fyr for. 449; <i>Gorlo.</i> Opl. o.		td. udl.....	3006
Dybder.....	3436	<i>Kola Inlet. Letinski Point.</i> Fyr for.....	1354
<i>Banka Kedovka.</i> Afm. for.....	3062	<i>Salni Point.</i> Fyr t.....	450
<i>Cape Oleninos N.</i> Grund.....	1795	<i>Kislaya Bugt.</i> Ledefyrlinie t.....	1355
<i>Cape Orlov.</i> Radiofyr opr.....	594	<i>Pinagori Point.</i> Fyr for.....	243
<i>Cape Bolshoi Gorodetski.</i> Radiofyr opr.		<i>Murmanskoe Sea. Bolshoi Oleni Red.</i> Ny	
305; Taagesign. for.....	3275	Fyrlinie t.....	1285
<i>Sosnovets Island.</i> Radiofyr opr.....	849	<i>Shelpinskaya Bugt.</i> Ledefyrlinie t.....	1352
<i>Archangel</i> Anduvn. Afm. for.....	368	<i>Cape Teriberski.</i> Fyr for.....	3005
<i>Nikodimskoi Point.</i> Fyrs Pl.....	3574	<i>Kildin Island.</i> Fyr for. 1353; Fyr for.....	3202
<i>Onega Red.</i> Vrag 1351; do. fj.....	3645	<i>Murmansk Kyst. Shalim Island.</i> Fyr t....	451
<i>Onega Bugt. Bakan Shoal.</i> Afm. for.....	369	<i>Motovski Bugt. Zapadnaya Litsa Bugt.</i> Fyr	
<i>Sambaludski Rocks E.</i> Lys- og Fltd. udl...	2866	t.....	452
<b>Nordsøen.</b>			
		<i>Lyngvig</i> Fyr W. Driv. Som.....	2975
		<i>Horns Rev</i> WNW. Driv. Bøje.....	3692
		<i>Dogger Banke N. Horns Rev</i> Fyrskib W. t. N.	
		Driv. Vrag.....	3646
		<i>Horns Rev</i> NNW. Vrag „Elven“.....	2789

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Horns Rev NW. t. N. Vrag „Claus Boge“ 913; Driv. Torpedo..... 3182	Sørøyene Fyr for..... 2419
Horns Rev NW. Driv. Vrag..... 2978	Nordgjeslingene. Gjeslingene Fyr. Oplysn. o. Brændetid i Aar..... 1104
Horns Rev W. Driv. Vrag..... 2616	Foldenfjorden. Abelvær Fyr for..... 2420
Horns Rev SW. Driv. Vrag „Cetus“..... 3437	Kjevøy Fyr for..... 2421
Horns Rev SW. t. W. Driv. Ballon..... 2977	Namsen. Jeviken Fyr. Lysevnc forøg..... 2422
Helgoland NW. Lystdr. midlt. udl. Adv... 3575	Lovøy Fyr for..... 2423
Borkum-Riff Fyrskib N. Driv. Vrag „Cetus“ 3517	Levra Fyr for..... 2424
Borkum-Riff Fyrskib NE. Vrag „Lenna“.. 3559	Lokkaren Fyr. Lysevnc forøg..... 2425
Borkum-Riff Fyrskib NW. Vrag 528; Vrag forg. efters..... 667	Bromneset Fyr. Lysevne forøg..... 2426
Terschellingerbank Fyrskib NW. Vrag..... 1108	Bessaker-Folla. Sætervågen. Fyrbelysn. for. 2427; Opl. o. Fyrs Pl..... 2483
Terschellingerbank Fyrskib WNW. Luftbom- ber sunket. Adv..... 106	Folla. Kya Fyr. Opl. o. Brændetid i Aar.. 1105
Indefatigable Banks E. Grunde..... 2429	Buholmråsa. Saksa Fyr midlt. sl. 740; do. att. t. og i Orden..... 853
Cromer NE. Vrag „Cantabria“..... 3276	Beitstadfjorden. Venesodden Fyr for..... 3069
<b>Norge.</b>	
Varangerfjord. Ytre Kiberg Fyr fl. Tænding af Fyr udsat 2480; Fyr fl. og t. 2867; Lede- fyr t..... 2868	Skarnsund. Kjerringvikodden. Fyr t..... 3070
Vardøy. Vardøy Havn. Fyr t..... 2481	Trondheimsfjorden. Høsholmene. Fyr t..... 3071
Vardø Fyrs Lysevne forøg..... 3007	Sandsora. Fyr t..... 3072
Tanåfjord. Finkongkjeilnæringen. Fyr t. 2673; Ytre Finkongkjeilnæringen. Opl. o. Fyr.. 2809	Trondheimsleia. Rognan Fyr for..... 3073
Avløysa. Nordkyn Fyr t. 2674; Opl. o. Fyr.. 2870	Hestvika. Leikua. Fyr t..... 3074
Ingøy. Store Gåsøy Fyr for..... 3063	Hestvika. Grindvikgrunnen. Fyr t..... 3075
Kvaløy. Ytre Forsøløy. Ledefyr t. 3064; In- dre Forsøløy. Ledefyr t..... 3065	Børøyholmen Fyr for..... 2151
Altåfjorden. Skjåholmskjæret. Nyt Fyr t..... 2617	Frøya. Gulholmen Fyr midlt. sl. 741; do. att. t. og i Orden..... 854
Haukosund. Lille Haukø Fyr for..... 2413	Frøyfjorden. Frøyfjorden Fyr ødel. 742; Tæn- ding udsat 2232; Fyr t..... 2038
Karlsøy. Fyr for..... 2414	Grøndevika. Kjeungskjær Fyr for..... 2149
Skipsfjorden. Vannøy. Ledefyr t..... 2415	Skjørnfjorden. Steilesteinene Fyr for..... 3008
Lysneset. Tønsnes Fyr for..... 2145	Smøla. Singsundet Fyr for..... 2150
Tromsøysundet. Skatorå Fyr for..... 2146	Møre-Romsdal. Smøla N. Hopen. Steinøy- sundet midlt. sp. f. Trafik..... 2484
Indre Malangen. Kravikneset. Fyr t..... 2816	Smøla W. Griplarene Lys- og Klted. bortdr. 855; do. endnu ikke udl. 1682; do. genuidl..... 2073
Sultinvikneset. Fyr t..... 2817	Hustadvika. Myrgrunnene. Lys- og Fltd. udl..... 2871
Auvær Fyr for..... 2072	Midtflu Lys- og Fltd. midlt. sl. 743; do. att. t..... 856
Senja. Øksen-Kjelva. Magnetiske Forstyr- relser..... 850	Kolbeinsflu. Lys- og Fltd. bortdr. 744; do. genuidl..... 3616
Skrolsvik. Skrolsvik Molo. Fyr t..... 3066	Nordmøre-fjorden. Kråkholmen. Fyr for... 2233
Andøy W.-Side. Stave. Ledefyr t..... 2618	Buddypet. Storesundet Fyr midlt. sl. 745; do. att. t..... 857
Bleik Molo. Nyt Fyr t..... 2619	Nogvaafjorden. Fjertofstneset Fyr. Tænding udsat 2234; Fyr for..... 2818
Tranøy Fyr. Lysevne att. norm..... 3067	Ålesund. Langdraget. Gråterholmen. Fyr t. 3518
Eidsfjorden. Dragneset Fyr for..... 2147	Sunnmøre. Flørauden Fyr t..... 3009
Lofoten. Svolvær. Jomfrua Fyr for. 2675; Svolvær Bagfyr sl. 2676; Svolvær Forfyr fl. Svolvær Havneindløb. Båcr uddybet. Sta- ge perm. ind..... 524	Møre-Romsdal. Kjelsundet midlt. sp. 525; do. att. aabnet for Trafik..... 1512
Malnes Fyr for..... 1742	Ørstenfjorden. Steinnes N. Grund..... 1513
Røst Radiopejlstat. midlt. u. a. Virksomh. 851	Vegsund. Ny Bro 526; Fartbestemmelse.. 2428
Gimsøystrommen. Bratholmbåen. Fyr t... 3203	Nerlandsøy. Goldnes Fyr opr..... 1960
Lyngvær. Store Lysøy. Fyr t..... 3204	T'eigebogen. Grønholmen Fyr for. 1901; Troid- holmskjær. Nyt Fyr..... 2074
Indløbet til Skutvik. Nordre Brorskjær Fyr t. 2416	Stadt. Svinøy. Fyr. Taagesign. opr..... 2939
Skagstadsund Fyr for..... 1743	Buholmen Fyr midlt. sl. 746; do. att. t. 858; Fyr for..... 2236
Landegodefjorden. Landegode Fyr forst... 2735	Sandsfjorden. Sandshamn. Bolleskjær Fyr fl. og for..... 2235
Glomneset Fyr for. 1744; For. udf..... 1959	Sildegapet. Gamla Lys- og Fltd. midlt. sl. 747; do. att. t..... 859
Meløyfjorden. Meløysund Fyr for..... 1745	Sognefjorden. Nokkanes. Fyr t..... 3206
Lurøy. Eggeløysa Fyr for..... 2148	Meisenes. Fyr t..... 3205
Sør-Helgeland. Vega. Sundsvoll Fyr W. Grund 2482; Opl. o. Grunde..... 2620	Solund. Utvær Fyr forst..... 2737
Vega W.-Side. Brynjulfskjær Fyr ødel. 852; Fyr att. t. og i Ord..... 2594	Lurosen. Bispen Fyr for..... 2872
Brønnoysund. Rødskjærsmaget Fyr for. 2417; Fyr for..... 3068	Rasundet. Lyseknappen Fyr for..... 2873
Lekafjorden. Solsemvågen. Ledefyr t..... 2736	Rognsund-Fedje, Ydersiden. Kvalvik Fyr for. 2819
Leka. Kjeldværøy Fyr for..... 2231	
Bindalsfjorden. Liholmen Fyr for..... 1746	
Ytre Vikna. Nordøyen Fyr. Lysevne forøg. 2418	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Svinestangen. Lerøyosen. Taagesign. for...</i>	860	<i>Sædenstrand Forfyr midlt. for. annul.</i>	3441;
<i>Horgefjorden. Bakkesund Fyr for.....</i>	1962	<i>Oplysn. o. Sædenstrand Ledefyr .....</i>	3730
<i>Hardangerfjorden. Eitremnes Fyr forst.</i>	3647	<i>Skalling Ende. Hæfder færdigbygget.....</i>	3576
<i>3277; Fyr. for.....</i>		<i>Sandodden Lystd. omb. m. Vintersøm.</i>	
<i>Selbjørnfjorden. Slotterøy Fyr. Radiofyr opr.</i>	3617	<i>3693; Lystdr. omb. m. Vintersøm.....</i>	3731
<i>2678; Klart Vejrs Udsendelser oph.....</i>		<i>Esbjærg Havn. Nye Duc d'Alber.....</i>	294
<i>Hordaland. Stangervåg og Røyksund Bro.</i>		<i>Fanø Lo. Opl. o. Fyrbelysn. 862; Fyr nedl.</i>	1035
<i>Opl. ....</i>	1214	<i>Jyllands W.-Kyst. Knudedyb. Farvandet</i>	
<i>Bømmeløy. Kulseidkanalen. Jernstang fl.</i>	2738	<i>N. og W. for Koresand. Juvre Dyb. Søm.</i>	
<i>Røværsholmen Fyr midlt. sl. 1872; do. att. t.</i>	2237	<i>ind. f. Vinter. Søm. omb. m. Vintersøm.</i>	3414
<i>Haugesund. Broarbejde. Sejladsbestemmel-</i>		<i>Knudedyb. Anduvningsvager for.....</i>	1003
<i>ser 1215; Sorhaugøy Fyr for.....</i>	1963	<i>Manø. Afm. for.....</i>	1004
<i>Ryfylkefjordene. Sandeidfjord. Sunnanåneset.</i>		<i>Manø Gyde. Søm. ind. f. Vinter.....</i>	3280
<i>Fyr t.....</i>	3347	<i>Juvre Dyb. Opl. o. Løb og Afm.....</i>	2552
<i>Finnøy N.-Side. Krabbeskjær. Fyr t.....</i>	3348	<i>Kore Sand og Skallingen. Skydeøv. og Bom-</i>	
<i>Årdalsfjorden. Langholmen. Fyr t.....</i>	3349	<i>bekastn. Adv. 1853; Skydeøv. Adv.....</i>	2679
<i>Lindøysund. Fyr for.....</i>	3350	<i>Skallingen S.-Strand. Skydeøv. Adv.....</i>	3077
<i>Linesund Fyr for.....</i>	1964	<i>Lister Dyb. Højer Dyb. Opl. o. Afm.....</i>	2391
<i>Skudenes. Bell Rock. Fyr t.....</i>	3076		
<i>Kvitingsøy Fyr. Lysevne forøg.....</i>	3648		
<i>Rogaland.</i>			
<i>Utsira. Radiopjejlstat. midlt. u. a. Virk-</i>			
<i>somh.....</i>	3519		
<i>Sogndalsfjorden. Skipsløpskjær. Baake</i>			
<i>nedl.....</i>	3207		
<i>Boknfjord. Rennesøy N. Tjelman. Søm.</i>			
<i>udl.....</i>	2485		
<i>Stavangerfjorden. Kalhammeren. Taagesign.</i>			
<i>for.....</i>	2342		
<i>Tananger. Rottnesodden. Fyr t.....</i>	3278		
<i>Egersund S. Svøholmene Fyr t.....</i>	2874		
<i>Lista. Færøylu Fltd. midlt. omb.....</i>	3045		

### Danmark.

<i>Hanstholm. Opl. o. Havn 3279; Mole og</i>	
<i>Havnefyr ødel. ....</i>	3438
<i>Tyborøn Lys- og Fltd. midlt. sl. 214; do. att.</i>	
<i>t. 244; do. midlt. sl. 344; do. att. t. 431;</i>	
<i>do. midlt. sl. 715; do. att. t. 748; do. midlt.</i>	
<i>sl. 1083; do. bordr. 1106; do. genudl. 1322;</i>	
<i>Lys- og Fltd. midlt. ind. 2390; do. genudl.</i>	
<i>2875; do. midlt. sl. annul.....</i>	3439
<i>Limfjorden W.-lige Indløb. Tyborøn Kanal</i>	
<i>Fyr nedl. ....</i>	1033
<i>Bovbjerg Fyr. Varierende Lyststyrke 2520;</i>	
<i>Fyr att. norm. ....</i>	3208
<i>Ringkøbing Fjord. Pram sunket.....</i>	2521
<i>Horns Rev S. Vrag „Hero I“ 2022; Opl. o.</i>	
<i>Vrag.....</i>	2343
<i>Horns Rev. Horns Rev Fyrskib. Radiofyr i</i>	
<i>Uord. 2002; do. att. i Ord.....</i>	2021
<i>Vyl Fyrskib omb. midlt. 1216; do. midlt.</i>	
<i>omb. 1356; do. genudl. 2152; Fyrskib</i>	
<i>genudl. ....</i>	2268
<i>Søren Bovbjergs Knob W. Søm. for. 1002;</i>	
<i>Søren Bovbjergs Dyb N. Lystd. dr. fra</i>	
<i>Stat. annull.....</i>	3440
<i>Ringkøbing Dyb. Ulven W. Søm. fl. Adv.</i>	
<i>245; do. fl. Adv.....</i>	527
<i>Graadyb og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler</i>	
<i>under daarligt Vejr.....</i>	47
<i>Graadyb Fyrskib. Radiofyr Sendetider for.</i>	
<i>midlt. 48; Fyrkarakter for. 688; do. 749;</i>	
<i>do. 861; do. 946; do. 1034; do. 1107; Fyr-</i>	
<i>skib omb. midlt. Sendetider for Radiofyr</i>	
<i>for. 1217; Fyrskib midlt. omb. 1396; do.</i>	
<i>genudl. 2153; Fyrskib genudl.....</i>	2238
<i>Graadyb. Graadyb SW. Lys- og Fltd. midlt.</i>	
<i>ind. 1481; do. genudl.....</i>	1514

### Tyskland.

<i>Sommerafm.....</i>	863
<i>Vinterafm. ....</i>	3010
<i>Pladser for Radiopjejlstat. List, Nordholz og</i>	
<i>Borkum.....</i>	750
<i>Lister Dyb. Lister Ley. Munkmarsch Havn</i>	
<i>ubrugelig.....</i>	246
<i>Helgoland. Opl. o. Afm.....</i>	3577
<i>Helgoland E. Loreley-Bank. Lystd. udl.....</i>	1796

### Elben.

<i>Fyrskib Elbe 1 NNE. Lystd. midlt. udl.</i>	
<i>2739; Lystd. forsv.....</i>	3560
<i>Fyrskibet Elbe 1 midlt. omb. 1612; do. gen-</i>	
<i>udl.....</i>	2876
<i>Fyrskibene Elbe 2, Elbe 3 og Elbe 4 midlt.</i>	
<i>omb. 1431; Fyrskib Elbe 3 genudl. 1965;</i>	
<i>Fyrskib Elbe 2 genudl. 2232; Fyrskib Elbe</i>	
<i>1 og Elbe 4 genudl. ....</i>	2876
<i>Scharhorn N. Vrag afm. Adv.....</i>	2023

### Weser.

<i>Weser Fyrskib Radiofyr. Sendetid att. norm.</i>	1036
<i>Weser Fyrskib W. Lystdr. udl. midlt.....</i>	2680
<i>Weser Munding. Lystd. midlt. udl.....</i>	2024

### Jade.

<i>Aussenjade Fyrskib fl.....</i>	1683
<i>Fyrskibene Aussenjade og Minsenersand fl...</i>	2681
<i>Jade Munding. Lystdr. midlt. udl.....</i>	2024

### Holland.

<i>Sommerafm.....</i>	595
<i>Mørkelægningsøvelser. Fyr sl. midlt. ....</i>	947
<i>Ems Munding. Rottumeroog Fyr for.....</i>	2344
<i>Friesche Zeegat. Engelsmanplaat. Fyr midlt.</i>	
<i>sl. 2345; do. att. t. 2486; do. midlt. sl. 2553;</i>	
<i>do. att. t.....</i>	3209
<i>Zeegat van Terschelling. Stortemelk. Dybde</i>	
<i>aft. 2346; Grund forsv.....</i>	2554
<i>Zuider Stortemelk. Vrag.....</i>	2877
<i>Noordvaarder. Baake opf. Oosterend.</i>	
<i>Stormvarselsmast fl.....</i>	669



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Terschellingbank</i> Fyrskib. Taagesign. att. norm. 751; Fyrskib omb. midlt. 1109; do. midlt. omb. 1357; Fyrskib genudl. 1684; Taagesign. Styrke midlt. formidsket....	3732	<i>Ramsgate.</i> Fyr for.....	3522
<i>Zeegat van Texel. Helder</i> Red. Dybde aft. 1873; Palle findes ikke.....	2154	<i>Themsen. Margate.</i> Taagesign. for.....	2682
<i>Haaks</i> Fyrskib omb. midlt. 1432; do. midlt. omb. 1747; do. genudl.....	2075	<i>South Edinburg Channel. South Shingles</i>	2489
<i>IJmuiden</i> Havn. Opl. o. Taagesign.....	1748	<i>Baake</i> att. i Ord.....	2489
<i>Hoek van Holland.</i> Ledefyr for.....	2347	<i>Edinburgh</i> Fyrskib midlt. omb. 598; Opl. o. Pl. 754; Fyrskib genudl.....	948
<i>Zeegat aan den Hoek van Holland. Noorderhoofd</i> Fyr tændt om Dagen i usigtbart		<i>Mid-Barrow</i> Fyrskib omb. midlt.....	532
<i>Vejr</i> 1110; Taagesign. for.....	1218	<i>Maplin Sands.</i> Fyr t. Kab eludl.....	2490
<i>Hollandsch Diep.</i> Lystd. fl.....	1797	<i>Medway</i> Floden. Td. ind. 2156; Vragtd. udl.....	2878
<i>Zeegat van Brouwershaven. West Schouwen</i> Fyr. Brændetid for.....	1798	<i>Medway</i> Floden. <i>Burntwick Island.</i> Radiomaster nedl.....	671
<i>Zeegat van Goeree.</i> Lodstj.....	3011	<i>Sea Reach.</i> Opl. o. Dybde.....	3351
<i>Zeegaten van Vlissingen og Zieriksee. Noord Steenbank</i> Lys- og Fltd. bortdr. 529; do. genudl. 596; Lystdr. fl.....	670	<i>Lower Hope Reach.</i> Lystd. udl.....	1875
<i>Zeegat van Vlissingen.</i> Vandstandsmaaler afm.....	1874	<i>Gravesend Reach.</i> Ny Lystd. udl. 756; do. er udl. 1112; <i>Tilbury</i> Lystd. fl. 2433; do. er fl.....	2741
<i>Wester Schelde. Vlissingen</i> Red. Op. o. Vrag o. Lystd.....	2487	<i>Ooze Deep.</i> Opl. o. Dybder.....	755
<i>Margarethapolder</i> Bagfyr perm. sl.....	1286	<i>Swin Channel.</i> Vrag afm. 1800; Vrag uskadelligj. Vragafm. ind.....	2431
<i>Eendrachtpolder</i> Ledefyr for.....	2155	<i>Themsen</i> Munding. Afm. fl.....	2239
<i>Middelgat.</i> Vrag.....	3012	<i>Kentish Knock.</i> Opl. o. Vrag.....	753
<i>Groenendijk</i> Fyr midlt. for. 1219; do. att. norm.....	1515	<i>East Swin.</i> Vrag.....	1615
<i>Noord Hinder</i> Fyrskib NE. Magnetisk Forstyrrelse.....	2430	<i>Ray Sand Channel.</i> Farligt Omr. Mærketdr. udl.....	3352
		<i>Swin Spitway.</i> Lys- og Kltd. fl. 2026; Vrag 3078; do. uskadelligj.....	3578
		<i>Galloper</i> Fyrskib omb. m. nyt Fyrskib 1799; do. omb.....	2284
		<i>Sunk</i> Fyrskib fl. 1287; do. er fl.....	2432
		<i>Harwich</i> Anduvn. Forandring af Afm. 1220; Afm. for. 1433; <i>South Cutler Buoy</i> fl.....	1876
		<i>Outer Gabbard</i> Fyrskib omb. midlt.....	2349
		<i>Orfordness.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 2434; do. att. i Virksomh.....	2683
		<i>Southwold</i> Fyr for. 50; For. udf. 599; <i>Southwold</i> Havn midlt. lukket. Havnefyr sl....	3733
		<i>Lowestoft.</i> Fyr for. 949; For. udf. 2240; Opl. o. Dybder 3211; <i>Lowestoft North Road.</i> Grunde.....	3734
		<i>Cross Sand.</i> Fyrskib omb. midlt.....	3141
		<i>Yarmouth</i> Red. Fltd. udl. forsøgsvis 107; Vrag uskadelligj. Vragafm. ind. 372; <i>Great Yarmouth Haven.</i> Vrag afm. 3142; Grunde.....	3735
		<i>Caister Road.</i> Vrag 1038; Opl. o. Vrag Pl... 1113	3353
		<i>Waxham</i> E. Dybde aft.....	3353
		<i>Newarp</i> Fyrskib fl. 306; do. er fl. 454; Fyrskib omb. midlt. 1801; do. midlt. omb. 2241; do. genudl.....	3212
		<i>Smith's Knoll</i> Kltd. omb. midlt.....	2684
		<i>The Wash.</i> Afm. for. 51; Vrag „ <i>Dusty Miller</i> “ afm.....	3579
		<i>Outer Dowsing</i> Fyrskib omb. midlt. 2027; do genudl.....	3446
		<i>Humber</i> Anduvn. Vrag uskadelligj. 52; Vrag uskadelligj. Vragafm. ind.....	108
		<i>Humber. Bull</i> Fyrskib omb. midlt. 1516; do. genudl.....	2003
		<i>Grundt</i> Vand.....	3736
		<i>Kingston-upon-Hull.</i> Taagesign. opr.... 1114	2491
		<i>New Holland Pier.</i> Taagesign. for.....	109
		<i>Withernsea</i> Fyr for.....	2028
		<i>Flambro</i> Fyr. Radiofyr opr.....	672
		<i>Filey Brig.</i> Lys- og Fltd. udl. 110; do. er udl. 3143; Ledefyr for.....	3447
		<i>Tees</i> Floden Indløb. Opl. o. Ledefyr. Adv. 3143; Ledefyr for.....	3354
		<i>Tees</i> Floden. Taagesign. for.....	2435
		<i>Tees</i> Bugt. Vrag 866; do. 2350; Vrag afm... 2157	2157
		<i>Sunderland.</i> Opl. o. Vrag 2029; Uddybn....	2157

## Belgien.

<i>Zeebrugge.</i> Taagesign. for.....	3442
<i>Wandelaar</i> Fyrskib E. Vrag „ <i>Nippon</i> “.....	2740
<i>Wandelaar</i> Fyrskib. Radiofyr att. i Virksomh. 597; Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 716; do. att. i Virksomh.....	1613
<i>Wandelaar</i> Fyrskib W. Vrag 49; Vrag findes ikke.....	2348
<i>Ostende.</i> Taagekl. midlt. u. a. Virksomh. 530; do. att. i Virksomh. 1358; Luftfyr t.....	2283
<i>Ostende</i> N. Grunde.....	3520
<i>Nieuport.</i> Fyrbelysn. for. Taagesign. opr..	3443
<i>West Hinder</i> Fyrskib midlt. omb.....	3445
<i>Dyck</i> Lystd. midlt. ind. 3210; do. genudl....	3444

## Frankrig.

<i>Dunkerque.</i> Opl. o. Lods.....	453
-------------------------------------	-----

## Storbritannien.

## England.

<i>Nordsoen.</i> Flaadeøvelser.....	2025
<i>South Goodwin</i> Fyrskib for. 531; For. udf....	864
<i>East Goodwin</i> Fyrskib omb. midlt. Radiofyr midlt. u. a. Virksomhed. 752; do. genudl..	2488
<i>Kingsdown.</i> Vrag afm. 1037; Vrag uskadelligj.....	3521
<i>The Downs.</i> Vraglystd. ind. 865; Opl. o. Dybder.....	1614
<i>Gull Stream.</i> Vrag uskadelligj. Vragafm. ind.....	371
<i>North West Goodwin.</i> Lys- og Kltd. fl.....	1111

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Skotland.</b>			
<i>Eyemouth.</i> Ledefyr for.....	673	<i>Tay</i> Floden Indløb. Grund.....	455
<i>Firth of Forth</i> og Anduvn. Fiskeri med Drivnet, Adv.....	373	<i>Dundee.</i> Forandring af Lodssign.....	533
<i>Firth of Forth.</i> Kabelomraade. Adv.....	600	<i>Aberdeen.</i> Lodssign.....	374
<i>St. Monans.</i> Fyr t.....	2940	<i>Inverness Firth.</i> Indløbet til <i>Caledonian Canal.</i>	
<i>Blae Rock.</i> Lys- og Fltd. for. 1749; For. udf.....	3737	Fyr t.....	2077
Undervandshindr. udl. Adv. 1802; Forbudt Omr. 1803; Lystdr. og Undervandshindr. udl. Adv. 2030; Forsøg med Sprængstoffer. Forb. Omr. 2555; Opl. o. Undervandshindr. 2621; Forsøg med Sprængstoffer udsat 2085; Forsøg med Sprængstoffer. Forb. Omr. 2742; Undervandshindr. udl. Adv. 2941; Opl. o. Undervandshindr. Adv. 3013; <i>Drum Sand.</i> Tdr. ind. 3144; Forb. Omr. frigivet	3355	<i>Cromarty Firth.</i> Undervandshindr. udl. Adv. 2436; Opl. o. Vragfyr 2556; Vragfyr att. norm.....	2031
<i>Forth</i> Floden. Lystd. udl. 247; do. ind. 674; Opl. o. Lystdr.....	1685	<i>Duncansby Head E.</i> Opl. o. Dybder.....	2622
<i>Rosyth.</i> Skibsfartshindr.....	2076		3356
		<b>Orkney Øerne.</b>	
		<i>Scapu Flow.</i> Undervandshindr.....	1966
		<b>Shetlands Øerne.</b>	
		<i>No Ness</i> Fyr for.....	2879
		<i>Whalsay Island.</i> Grunde.....	2743
		<i>Balta Sound.</i> <i>Balta</i> Fyr for.....	2880

## V.

**Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Frankrig.</b>			
<i>Le Sandettié</i> Fyrskib. Undervandstaagesign. midlt. u. a. Virksomh. 757; do. att. i Virksomh.....	1434	<i>Saint-Malo</i> Red. Baake forsv. 676; do. genopf. 1117; Baake forsv. 3359; Baake fl. og for. 3524; Baake genopf.....	3580
<i>Calais.</i> Signalstat. midlt. nedl. 758; do. att. i Virksomh.....	1435	<i>Saint-Briac</i> Anduvn. Baake forsv. 677; do. genopf. 1118; Baake forsv. 3283; do. genopf.....	3525
<i>Houlogne.</i> Havnearbejde. Adv. 1616; Vrag 3281; Vrag afm.....	3357	<i>Les Casquets.</i> Opl. o. Dybde.....	1360
<i>Cayeux</i> Anduvn. Opl. o. Vrag og Dybder..	1116	<i>Les Roches Douvres.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 375; do. att. i Virksomh.....	678
<i>Pointe d'Ailly.</i> Opl. o. Taagesign.....	1686	<i>Plateau de Barnouic.</i> <i>Roche Gautier</i> Fyr midlt. sl. 376; do. att. t.....	679
<i>Saint-Valéry-en-Caux.</i> Fyr for. 1221; For. udf.....	1617	<i>Portrieux</i> Anduvn. Baake forsv. 173; do. genopf.....	1039
<i>Fécamp.</i> Opl. o. Taagesign.....	1687	<i>Baie de Paimpol.</i> Baake forsv. 174; do. genopf. 457; Baake forsv. 867; Baake forsv. 1040; Baake genopf. 1041; Baake genopf. 1119; Baaker forsv. 1688; Baaker genopf. 1967; Baaker forsv.....	3738
<i>Le Havre.</i> Vraglystd. udl. 456; do. omb. 1359; Vraglystd. ind.....	1750	<i>Plateau des Sirlots.</i> Td. omb.....	1120
<i>Le Havre</i> Fyrskib. Undervandstaagesign. midlt. u. a. Virksomh. 759; do. att. i Virksomh. 1115; Taagesign. for. midlt. 2158; Taagesign. og Radiofyr midlt. for. 2285; do. att. norm.....	3358	<i>T'reguier</i> Floden. Baaker forsv. 1878; do. genopf.....	2078
<i>Ouistreham.</i> Nyt Fyr t.....	248	<i>Plougrescant</i> Anduvn. Vrag.....	2820
<i>Port-en-Bessin.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 1877; do. att. i Virksomh.....	2686	<i>Lannion</i> Bugt. Baake forsv. 249; do. genopf. 2559; Baaker forsv.....	3649
<i>Grandcamp.</i> <i>Jetée Est</i> Fyr for. 2492; For. udf.....	3014	<i>Trébeurden.</i> Baake forsv. 2079; do. genopf... 2560	
<i>Morsalines.</i> Fyr for. 2557; For. udf.....	2942	<i>Morlaix</i> Bugt. <i>Ile Noire.</i> Fyr for. 3145; For. udf. 3528; Opl. o. Fyr.....	3581
<i>Barfleur</i> Anduvn. <i>Basse du Rénier.</i> Afm. for.	3015	<i>Ile Vierge</i> Anduvn. Afm. for. 2687; For. udf.	3079
<i>Cap Lévi</i> Anduvn. Td. midlt. udl.....	950	<i>Porsal.</i> Lystd. att. t. 458; Lystd. forsv. 2243; do. genudl.....	2438
<i>Cherbourg.</i> Undervandshindr. 951; do. 952; do. 1436; Vrag afm. 2744; Trafikbest. 3016; Trafikbest. oph.....	3523	<i>Ouessant.</i> <i>Ar Rêdic.</i> Vrag.....	2159
<i>Le Sénéquet.</i> Fyr for.....	3282	<i>Créac'h</i> Taagesign. midlt. u. a. Virksomh..	1751
<i>Passage de la Déroute.</i> Lys- og Fltd. udl....	2242	<i>Créac'h</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 1042; do. att. i Virksomh.....	1752
<i>Rance</i> Floden. Baake forsv. 2286; do. genopf.	2437	<i>La basse Callet</i> Lystd. genudl.....	680
<i>Plateau des Minquiers.</i> Baake opf.....	2558	Opl. o. Dybde.....	1753

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
<b>Britiske Øer.</b>		
<i>Engelske Kanaløer. Ecrevière Bank E.</i> Grund 3650	<i>Holyhead.</i> Fyrbelysn. for. Mole fj..... 377	
<i>Engelske Kanaløer. Jersey. Sorel Point.</i> Nyt Fyr t. 111; do. er t..... 1043	<i>Mersey Floden.</i> Opl. o. Afm. og Fyr..... 760	
<i>Alderney. Corbet Rock.</i> Fyr midlt. sl..... 570	<i>Dungeon Point.</i> Nyt Fyr t..... 308	
<i>Casket Fyr.</i> Radiofyr for. forsøgsvis..... 112	<i>Morecambe Bugt. Lune Lys- og Klbaad omb.</i> midlt. 761; do. genudl. 1969; do. midlt. omb. 3149; do. genudl..... 3452	
<i>Guernsey. St. Peter Port</i> Anduvn. Afm. for..... 2561	<i>Heysham Lake.</i> Lystd. fl. og for..... 2493	
<b>England.</b>		
<i>Dover Stræde</i> Anduvn. <i>Varne</i> Fyrskib omb. 1222; Ombytn. udsat 1518; Ombytn. foretaget ..... 1968	<i>Duddon Bar.</i> Kltd. udl. Td. ind..... 1970	
<i>Dungeness.</i> Kendelige Taarne..... 1519	<i>Solway Firth. Maryport.</i> Fyr att. t. 3082; Havn midlt. lukket ..... 3083	
<i>Hastings.</i> Fyr midlt. sl. 2080; do. att. t..... 2287	<i>Silloth.</i> Fyrbelysn. for. Taagesign. opr..... 3653	
<i>Royal Sovereign.</i> Fyrskib omb..... 175	<i>Irske Hav. Isle of Man. Douglas Head.</i> Opl. o. Taagesign..... 3214	
<i>Newhaven.</i> Taagesign. opr..... 3080	<i>Isle of Man. Ayre Point.</i> Opl. o. Dybder. 2746	
<i>Spithead</i> Anduvn. <i>Nab</i> Fyr. Lufttaagesign. og Radiofyr forsøgsvis synkroniseret..... 3651	<b>Skotland.</b>	
<i>Lystd. ind. 2745; Afm. for. 3017; Lystdr. for.</i> ..... 3081	<i>Mull of Galloway N.</i> Vrag afm..... 3453	
<i>Spithead.</i> Lystdr. udl. midlt. 2439; Under- vandshindr. Adv. 2943; Lys- og Kltd. udl. 3213; Undervandshindr. Lystdr. udl. Adv. 3582	<i>Firth of Clyde. Ayr Harbour.</i> Taagesign. midlt. for. 178; do. att. norm..... 571	
<i>Portsmouth Harbour.</i> Afm. for. midlt. 2881; Lys- og Kltd. genudl..... 3448	<i>Arran. Holy Island. Pillar Rock Point</i> Fyr for..... 2747	
<i>Southampton Water. Ower lake.</i> Td. ind. 2244; Opl. o. Lystdr..... 3146	<i>Jura og Loch Swen Sund.</i> Opl. o. Dybder.. 869	
<i>Isle of Wight. St. Helen's Road.</i> Vrag 3527; do. .... 3739	<i>Loch Long.</i> Undervandshindr. udl. Sp. Om- raade ..... 1044	
<i>Cowes Havn.</i> Lystd. att. udl..... 260	<i>Eigg Island SW.</i> Skær findes ikke..... 3084	
<i>Christchurch Bay.</i> Opmaalingsmærker midlt. udl. 2944; do. ind..... 3360	<i>Loch Hourn</i> Anduvn. Opl. o. Fyr og Dybder 3150	
<i>Poole Harbour</i> Indløb. Fyr midlt. t. 251; Fyr t. .... 3449	<i>Narrows of Raasay.</i> Fyr for..... 1971	
<i>Portland</i> Anduvn. Undervandshindr. udl. 1618; Tdr. midlt. udl. 3147; do. ind..... 3740	<i>Lewis. Rudh Uisenish.</i> Fyr t. Taagesign. opr. 2288; Oprettelse af Taagesign. udsat..... 2494	
<i>Shambles</i> Fyrskib fl..... 3583	<i>Bull of Lewis.</i> Lloyd Signalst. nedl. .... 460	
<i>Portland Havn.</i> Borearbejder 1288; do. fuld- ført..... 2160	<b>Hebriderne.</b>	
<i>Start Point E.</i> Bjergningsarb. 176; Tdr. ind. 3018	<i>Stornoway Havn.</i> Fyr for..... 2351	
<i>Brixham Roads.</i> Uren Grund ..... 3450	<b>Orkney Øerne.</b>	
<i>Dartmouth Harbour.</i> Fyr t..... 2161	<i>Scapa Flow. Long Hope.</i> Uren Ankerpl..... 3285	
<i>The Manacle.</i> Bjergningsarb. 177; Midlt. Afm. ind. .... 3584	<b>Shetlands Øerne.</b>	
<i>Poldhu.</i> Monument opf..... 378	<i>Vaila Sound. Rams Head</i> Fyr for. .... 2883	
<i>Scilly Isles. Round Island</i> Fyr. Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 1619; do. 1804; do. att. i Virksomh. .... 2688	<i>Ve Skerries.</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 380; do. att. t. 572; do. midlt. sl. 762; do. att. t... 1223	
<i>St. Ives Bay. Godrevy Island.</i> Fyr for..... 3652	<b>Irland.</b>	
<i>Watchet Harbour.</i> Opl. o. Lods..... 2032	<i>Helvick.</i> Fyr for. .... 3454	
<i>Bristol Channel. Cardiff Roads.</i> Grænser for Lossepl. .... 681	<i>Dungarvan Harbour.</i> Opl. o. Fyr. Afm. m. m. 3455	
<i>Breaksea</i> Fyrskib omb. 379; Radiofyr opr. Taagesign. synkron. 1289; Fyrskib omb. 1437	<i>Galway Harbour.</i> Uddbygningsarb. .... 179	
<i>English and Welsh Grounds</i> Fyrskib. Grunde 3148	<i>Inisbofin. Lyon Head.</i> Fyr midlt. sl..... 3654	
<i>Clevedon Flats.</i> Grunde..... 2945	<i>Sligo Harbour.</i> Opl. o. Fyr og Lystdr.... 1224	
<i>Kensig Patches.</i> Grund ..... 2946	<i>Lough Foyle.</i> Fyr t. Uddybningsarb..... 1290	
<i>Helwick</i> Fyrskib for. .... 682	<i>Rathlin Island.</i> NW. Banke..... 3361	
<i>Wales. Swansea Bugt. Port Talbot.</i> Afm. fl. 2162	<i>Ballycastle Bugt.</i> Fyr t..... 381	
<i>Swansea Bugt.</i> Grund 2882; <i>Green Grounds</i> Grund ..... 3451	<i>Rathlin Island.</i> Opl. o. Fyr og Taagesign... 2884	
<i>Caermarthen Bugt.</i> Vrag afm. 252; do. uskadeliggj..... 3284	<i>Portavogie Havn</i> Anduvn. Kltd. fl..... 763	
<i>Porth Neigwl (Hell Mouth).</i> Lystdr. midlt. sl. 307; do. att. t..... 459	<i>Lough Carlingford.</i> Vrag afm. 253; Vrag uskadeliggj. Afm. ind. .... 1045	
<i>South Stack.</i> Taagesign. for. 113; Taage- sign. opr. .... 868	<i>Indløbet til Boyne Floden.</i> Afm. for..... 1754	
	<i>Liffey Floden.</i> Uddybningsarb. 953; do. sluttet ..... 3456	
	<i>Rosslare Havn</i> Anduvn. <i>South Sheer</i> Lys- og Fltd. bortdr. 534; do. genudl..... 764	
	<i>Tuskar Rock.</i> Fyr for. 1689; Fyr for. Radio- fyr opr..... 2245	



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Riu el Ferrol.</i>		<i>Casamance Floden Munding. Sejlanvisning</i>	
Opl. o. Dybde.....	388	464; Fltd. forsv. 2034; Afm. midlt. for...	2354
Lystd. fl.....	3289	<i>Portugisisk W.-Afrika. Jeba Floden Indløb.</i>	
<i>El Ferrol. Sejladebest.</i>	603	Opl. o. Fyrbaad .....	3585
<i>Islas Sisargas. Fyr lyser norm.</i>	385	<i>Kanabak Island. Barel Point. Fyr t.</i> ....	3292
<i>Kap San Adrian E. Opl.</i>	1439	<i>Bijouga Islands. Grund. Lystd. ind. 771;</i>	
<i>Punta Lage Fyr lyser norm.</i>	386	<i>Calypso (Cobras) Island. Fyr for. 1299;</i>	
<i>Cabo Villano. Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 387; do. att. i Virksomh. 537; Opl. o. Radiofyr 2888; do.</i>	3089	<i>Arcas Channel. Opl. o. Lystdr.</i> .....	2890
<i>Isla Sálvora. Radiofyr midlt. u. a. Virksomh.</i>	3290	<i>Fransk Guinea. Conakry. Boulbine Fyr for.</i>	
<i>Vigo Bugt. Opl. o. Afm.</i> .....	3364	1879; For. udf.....	2441
<i>Vigo. Arosa og Pontevedra Bugt. Opl. o. Miner og Lodstj.</i> .....	538	<i>Iles de Los. Blanche Island SW. Grund.</i>	2165
		<i>Iles de Los. Mellakori Floden Indløb. Fltd. udl. 2166; Opl. o. Dybder.</i> .....	2624
		<i>Banana Islands. Fyr t.</i> .....	3586
		<i>Liberia. Grand Bassa Fyr for. 1976; do.</i> ....	2248
		<i>Elfenbenskysten. Grand Bassam. Fyr for.</i> ...	685
		<i>Guldkysten. Winneba Point E. Vrag.</i> .....	605
		<i>Accra Red. Opl. o. Tdr.s Pl. 1051; Kabeltd. fl.</i> .....	3024
		<i>Nigeria. Bonny Floden Munding. Lystd. t. 389; Lystdr. for. 2692; Opl. o. Afm.</i> .....	3587
		<i>Calabar Floden. Akwa Crossing. Green Patch No. 5 Lystd. for.</i> .....	3588
		<i>Biafra Bugt. Op Obo Floden. Lystd. udl.</i> ...	1880
		<i>Rio Del Rey. Afm. for.</i> .....	1881
		<i>Guinea Bugt. Isla de Fernando Poo. Bahia de Santa Isabel. Opl. o. Lystds. Pl. Sejladforskrift 465; Opl. o. Afm. 1123; Punta Fernanda. Opl. o. Lystdr.</i> .....	1882
		<i>Cameroon Floden. Afm. for.</i> .....	2625
		<i>Bata Bugt. Fyr for.</i> .....	311
		<i>Guinea Bugt. Bahia de Corisco. Ny Afm. 1883; Opl. o. Lystdr.</i> .....	2442
		<i>Muny Floden. Afm. Grunde 466; Afm. for.</i>	1444
		<i>Fransk Kongo.</i>	
		<i>Gabon Floden Munding. Afm. for. 2564;</i>	
		do. ....	2891
		<i>Gabon Floden. Butterfly Bank. Td. fl.</i> ....	2355
		<i>Gabon Floden. Libreville. Grund 1052; Opl. o. Dybde 1445; Lystd. udl. 1446; Fyr for. 2356; Lystd. for. 2443; Fyr t.</i>	3747
		<i>Cap Lopez. Grund</i> .....	1053
		<i>Port Gentil. Td. udl.</i> .....	772
		<i>Pointe Banda Anduvn. Opl. o. Dybder</i> ....	956
		<i>La Pointe Noire Bugt. Lystd. fl.</i> .....	2167
		<i>Portugisisk W.-Afrika. Angola. Palmeirinhas Fyr att. t. og for.</i> .....	1977
		<i>Angola. Porto Amboim. Fyr midlt. for.</i> ...	3293
		<i>Angola. Restinga (Ponto do Lobito). Op. o. Fyr</i> .....	606
		<i>Peninsula dos Tigres. Fyr for.</i> .....	467
		<i>Luderitz Bugt. Diaz Point. Taagesign. for.</i> ...	539
		<i>Robben Island. Taagesign. for. Radiofyr. opr.</i> .....	3294
		<i>Simons Bay. Afm. for.</i> .....	2168
		<i>Table Bay. Whalebone Baake nedl.</i> .....	1978
		<b>Kap Verds Øerne.</b>	
		<i>Ilha da Boa Vista. Morro Negro Fyr midlt. sl. 1300; do. att. t.</i> .....	1696
		<i>Saint Vincent. Lodsbestemmelser</i> .....	182
		<i>Porto Grande. Vrag 183; Opl. o. Vrag</i> .....	1884
		<i>St. Antonio (Santa Antão). Fyr t.</i> .....	3366
		<b>Madeira-Øerne.</b>	
		<i>Flora Island. Fyr for.</i> .....	59
		<i>Porto da Cruz. Skær</i> .....	957

### Portugal.

<i>Viana do Castelo. Castelo de Santiago (Forfyr) for. 58; do.</i> .....	181
<i>Esposende Fyr for.</i> .....	604
<i>Rio Ave Indløb. Fyr att. t.</i> .....	260
<i>Port Leixoes. Vrag</i> .....	1298
<i>Figueira da Foz (Rio Mondego). Fyt. att. t.</i>	955
<i>Kap Mondego SW. Grund findes ikke</i> .....	1440
<i>San Martinho. Fyr midlt. sl. 1806; Ponta de Santo Antonio. Fyr midlt. sl. 1973; San Martinho Fyr att. t. 2623; Ponta de Santo Antonio Fyr att. t.</i> .....	2690
<i>Ilha da Berlenga. Taagesign. for. 1974; Fyr for.</i> .....	2352
<i>Peniche. Inqueiro Ledefyr for.</i> .....	1691
<i>Cape Roca. Opl. o. Taagesign</i> .....	3216
<i>Tejo Floden Anduvn. Guia Fyr for. Fyr t.</i> ...	2247
<i>Tejo Floden. Paço de Arcos Fyr. Opl. o. Fyr</i>	3291
<i>Lissabon. Fyrbelysn. for.</i> .....	1692
<i>Cabo Espichel. Radiopejlstat. midlt. u. a. Virksomh.</i> .....	1693
<i>Cacela (Tavira) Ledefyr fl.</i> .....	1694
<i>Fuzeta Ledefyr. Forfyr fl.</i> .....	1695
<i>Olhão. Fyrbelysn. for.</i> .....	3365
<i>Barra Nova dos Gafanhotos. Fyr sl.</i> .....	2691

### Spanien. S.-Kyst.

<i>Cadiz. Lystd. ind.</i> .....	683
---------------------------------	-----

### Afrika.

#### Marokko.

<i>Cape Spartel. Radiofyr opr. forsøgsvis</i> ....	310
<i>Wadi Sbu. Fyr sl. 1441; do. att. t.</i> .....	3458
<i>Casablanca. Pointe d'El Hank. Radiofyr opr. 463; Fyr. for.</i> .....	2497

#### Afrika W.-Kyst.

<i>Kap Blanco Anduvn. Tdr. udl.</i> .....	2880
<i>Senegal. Saint Louis. Fyr for. 684; Luftfyr t. Chaussée des Almadies. Fyr for.</i> .....	2033
<i>Dakar. Lystdr. midlt. udl.</i> .....	1975
<i>Gambia Floden Munding. Gambia Fyrskib omb. midlt.</i> .....	1442
<i>Gambia. Fyr t. 1443; do. t.</i> .....	2353

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<b>Canariske Øer.</b>	
<i>Maspalomas Ankerpl. Morro Colchas Fyr for.</i>	2249
<b>Azorerne.</b>	
<i>Horta. Radiopejlstat. midlt. u. a. Virksomh.</i>	
261; do. att. i Virksomh.....	3295
<b>Bermudas Øerne.</b>	
<i>Opl. o. Afm.</i> .....	2626
<i>Mills Breaker. Afm. for.</i> .....	262
<i>North Rock. Fyr for.</i> .....	3090
<i>Hamilton Havn. Fyrbelysn. for. 1520; Opl. o. Fyrbelysn.</i> .....	3025
<i>Great Sound Anduvn. Fyr for.</i> .....	1447
<i>Grassy Bugt. Td. udl.</i> .....	1697
<b>Newfoundland.</b>	
<i>Catalina Harbour. Lys- og Fltd. fl.</i> .....	3222
<i>Muddy Shag Island E. Skær</i> .....	2693
<i>Little Fogo Islands. Fyr for.</i> .....	3217
<i>Long Island. Southern Head. Fyr for.</i> .....	3218
<i>Paquet Harbour. Cape Brulé. Fyr for.</i> .....	3219
<i>Cape Fox. Fyr for.</i> .....	3220
<i>Belle Isle Stræde.</i>	
<i>Cape Bauld. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh.</i> .....	1698
<i>Fairway Bank. Dybde aft.</i> .....	2565
<i>Partridge Point. Fyr for.</i> .....	3221
<i>Red Island. Opl. o. Fyrs Pl.</i> .....	773
<b>Saint Pierre et Miquelon.</b>	
<i>Galantry Head. Radiofyr midlt. u. a. Virksomh.</i> .....	2627
<b>Canada.</b>	
<i>Fundy Bugt.</i>	
<i>Avon Floden. Afm. for.</i> .....	1885
<i>Indløbet til St. John Harbour. Lystd. udl.</i>	3662
<b>Cape Breton Island.</b>	
<i>Indløbet til Sydney. Flat Point. Fyr midlt. for. 2892; Opl. o. Fyr.</i> .....	3459
<i>Mainadieu Passage. Skær</i> .....	3367
<b>Nova Scotia.</b>	
<i>Gut of Canso. Eddy Point. Fyr att. t.</i> .....	1807
<i>Ledefyrlinie t.</i> .....	1124
<i>Queensport. Grund</i> .....	2357
<i>Gannet Shoal. Td. udl.</i> .....	1301
<i>New Harbour Cove. Fyr t.</i> .....	2035
<i>White Island. Kltds. Pl.</i> .....	3154
<i>Arisaig Point. Fyr perm. sl.</i> .....	312
<i>Beaver Harbour. Grund 1699; do.</i> .....	1886
<i>Sheet Harbour Anduvn. Grund</i> .....	2694
<i>Ship Harbour Anduvn. Grund</i> .....	2498
<i>Halifax Harbour. Mars Rock. Afm. for.</i> .....	1808
<b>Forenede Stater i Nord-Amerika.</b>	
<b>Maine.</b>	
<i>Taagesignaler for.</i> .....	3460
<i>Quoddy Roads. Lubec Channel. Fyr for. 2947; For. udf.</i> .....	3223
<i>Frenchman Bugt Anduvn. Lys- og Kltd. ind.</i>	3091
<i>Cranberry Island Passage. Afm. for.</i> .....	2083
<i>Jericho Bugt. Heron Island S. Dybde paa Grund</i> .....	3224
<i>Penobscot Bugt. Heron Island Fyr. Ny Fyrvinkel.</i> .....	958*
<i>West Penobscot Bugt. Grindel Point Fyr for.</i>	1809
<i>Opl. o. Afm.</i> .....	1361
<i>Ragged Island. Criehaven. Fyr t.</i> .....	2084
<i>Manana Island Taagesignalstat. Radiofyr opr. og synkroniseret m. Lydsign.</i> .....	184
<i>Cape Small. Glover Rock. Fyr t.</i> .....	1622
<i>Casco Bugt. Burnt Coat Island N. Skær.</i> ...	3225
<i>Cow Island Ledge. Fyr for.</i> .....	1979
<i>Portland Harbour. Portland Head. Fyr. Taagesign. for.</i> .....	1125
<b>New Hampshire.</b>	
<i>Portsmouth Harbour. Pumpkin Island Reef. Fyr for.</i> .....	2036
<b>Massachusetts.</b>	
<i>Taagesignaler for.</i> .....	3462
<i>Cape Ann. Annisquan Fyr. Taagesign. for.</i>	3461
<i>Salem Harbour Anduvn.</i> .....	2292
<i>Boston Havn. Lystd. for. 1362; Grund.</i> ....	1810
<i>Stone Horse Shoal Fyrskib. Taagesign. for.</i> ...	3463
<i>Buzzards Bugt. New Bedford Havn. Lys- og Kltd. for.</i> .....	1363
<i>Nantucket Sound. Cross Rip Fyrskib. Flagkendingssign. og Radiokaldesign. for.</i> ....	1126
<i>Vineyard Sound. Vineyard Sound Fyrskib. Taagesign. for. Undervandssign. nedl. 115; Forandringer udsat 540; For. udf.</i> .....	959
<b>Rhode Island.</b>	
<i>Taagesignaler for.</i> .....	3464
<i>Narragansett Bugt. Warwick Fyr. Midlt. Taagesign. opr.</i> .....	3748
<i>Beavertail Fyr. Midlt. Taagesign. opr. 3368; do. for.</i> .....	3589
<i>Prices Neck. Radiopejlstat. perm. nedl.</i> ....	1521
<i>Point Judith Jetty. Fyr for.</i> .....	3465
<i>Block Island. Lys- og Fltd. for.</i> .....	1365
<i>Block Island Sound. Watch Hill Lys- og Fltd. for.</i> .....	1364
<b>Connecticut.</b>	
<i>New London Harbour. Taagesign. for.</i> .....	2566
<i>Bartlett Reef. Fyr t.</i> .....	3092
<b>Long Island Sund.</b>	
<i>Fischers Island Sound. Seaflower Reef. Fyr ødel. Lys- og Kltd. udl. Ram Island Reef Lys- og Kltd. midlt. ind.</i> .....	3296
<i>North Dumpling Fyr. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 3226; do. gives att.</i> ....	3297

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Bartlett Reef</i> . Fyr t. ....	3369	<b>Chesapeake Bugt.</b>	
<i>New Haven Harbour. Sandy Point</i> . Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 3227; do. att. i Virksomh. ....	3466	<i>Worton Point</i> . Lys- og Kltd. for. ....	1448
<i>Stratford Shoals S.</i> Lys- og Kltd. udl. ....	3228	<i>Patapsco Floden</i> Indløb. Afm. for. ....	3488
		<i>Baltimore Harbour</i> . Fyr for. 541; Afm. for. ...	3229
		<i>Point No Point</i> Fyr. Taagesign. for. Fyrs Lysevne forøg. 2748; Taagesign. for. ....	3469
<b>New York.</b>		<i>Potomac Floden</i> Indløb. <i>Point Lookout</i> . Opl. o. Taageaign. ....	3749
<i>Endeavour Shoals. Block Island Sound</i> . Lys- og Kltd. udl. ....	1811	<i>Tangier Sound</i> . Opl. o. Taagesign. ....	3750
<i>Long Island. Shaqwong Reef</i> . Lys- og Kltd. for. ....	3467	<i>Bluff Point E.</i> Lys- og Kltd. for. ....	2037
<i>Long Island. Jamaica Bugt</i> . Lystd. for. ...	3370	Opl. o. Dybde. ....	1700
* <i>New York Harbour. Robbins Reef</i> . Søm. ind. ....	1623	<i>Cape Henry</i> . Lys- og Fltd. for. ....	1226
		<i>Lynnhaven Roads</i> . Lystd. udl. ....	1523
		<i>Hampton Roads. Craney Island</i> . Fyr for. ...	390
		<b>Virginia.</b>	
<b>New York Bugt.</b>		<i>Chesapeake Bugt</i> Anduvn. Bjergningsarb. Midlt. Afm. 2500; Tdr. ind. ....	2948
Taagesign. for. ....	3529	<i>Hog Island</i> . Fyr for. Lys- og Fltd. udl. 1127; For. udf. ....	1980
<i>South Channel. Scotland Fyrskib</i> . Synsvide og Taagesign. for. ....	3528		
		<b>North Carolina.</b>	
<b>New Jersey.</b>		<i>Oregon Inlet</i> . Afm. for. 2749; For. udf. ....	3230
<i>Manasquan Inlet</i> . Kystvagtstat. fl. ....	960		
<i>Barnegat Inlet</i> . Lys- og Kltd. for. ....	1812	<b>South Carolina.</b>	
<i>Little Egg Inlet</i> . Lys- og Kltd. for. ....	1813	<i>Deephead Swash</i> . Luftfyr t. ....	3231
<i>Atlantic City</i> . Fyr t. ....	1814	<i>Winyah Bugt</i> Anduvn. Lys- og Fltd. for. ...	961
<i>Great Egg Inlet</i> . Lys- og Kltd. for. ....	1815	<i>Winyah Bugt. Georgetown Fyr</i> . Radiofyr opr. ....	2293
<i>Five Fathom Bank</i> . Grund. ....	1887	<i>Bull Bay</i> . Baake nedl. ....	263
		<i>Charleston Harbour</i> . Fyr for. 1227; Lys- og Fltd. udl. 1228; Fyr for. 2085; Lys- og Fltd. udl. ....	2086
<b>Delaware Bugt.</b>			
<i>Delaware Floden. Baker Ledefyr</i> for. ....	1522	<b>Georgia.</b>	
<i>Reedy Island</i> . Forfyr for. ....	185	<i>St. Simon Sound</i> . Td. ind. ....	186
<i>Cape May SE</i> . Vrag. ....	116		
<i>Overfalls Fyrskib</i> . Undervandskl. fj. ....	542		
<b>Delaware.</b>			
<i>Sinepuzent Bugt</i> Indløb. Afm. for. ....	2499		

## VII.

## Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Mexikanske Havbugt.</b>		<b>Louisiana.</b>	
<b>Forenede Stater i Nord-Amerika.</b>		<i>Mississippi Floden. South Pass</i> . Lys- og Fltd. for. 117; Ledefyr for. 392; For. udf. ...	873
<b>Florida.</b>		<i>Barataria Bugt</i> . Fyr for. ....	963
<i>St. Lucie Sound</i> . Luftfyr for. ....	543	<i>Atchafalaya Bugt</i> Anduvn. Kltd. udl. ....	2088
<i>Key West Harbour</i> Anduvn. <i>Main Ship Channel</i> . Lys- og Fltd. for. ....	544	<i>Sabine Bank</i> . Afm. for. ....	3751
<i>Key West Harbour</i> . Lys- og Fltd. for. ....	60		
<i>Florida Reefs. Sand Key Fyr</i> midlt. for. 2087; Fyr att. norm. ....	2294	<b>Texas.</b>	
<i>Dry Tortugas Fyr</i> . Radiosign. for. ....	391	<i>Heald Bank</i> . Lys- og Fltd. for. 1054; Fyrskib genudl. ikke. ....	2295
<i>Dry Tortugas. Pulaski Shoal</i> . Opl. o. Fyrs Pl. ....	962	<i>Galveston</i> Anduvn. Adv. ....	1128
<i>St. Joseph Bay</i> . Ledefyr for. ....	545	<i>Galveston Bugt</i> . Kystvagtstat. fl. ....	964
		<i>Brazos Floden</i> Anduvn. Grund. ....	1624
<b>Alabama.</b>		<i>Freport Harbour</i> Anduvn. Opmaalingstr. midlt. udl. ....	1524
<i>Perdido Inlet</i> . Fyr t. ....	3093	<i>Brazos Santiago</i> . Radiofyr opr. ....	2695

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Mexiko.</b>		<i>Guanta Harbour.</i> Fyr for. ....	489
<i>Lodstvang.</i> .....	264	<i>Cubagua Island.</i> Grund .....	1890
<i>Nautla N. Grund.</i> .....	2038	<i>Margarita Island S. Grund.</i> .....	1983
<i>Isla Verde.</i> Fyr for. 874; Fyr for. ....	1366	<i>Margarita Island.</i> Fyr i Uord. 1303; do. att. i Ord. 1891; <i>Cabo de la Isla</i> Fyr uregelm. 2296; Fyr for. ....	3753
<i>Campeche Bugt. Puerto Mexico (Coatzacoalcos).</i> Opl. o. Fyr 187; Forsk. Opl. 393; Opl. o. Vrag. Adv. ....	1367	<i>Paria Bugt. San Juan Flodens Indløb.</i> Fyr ødel. Lystd. udl. ....	2040
<i>Puerto Frontera.</i> Navneforandring til <i>Puerto Alvaro Obregon.</i> .....	394	<i>Rio Pedernales Indløb.</i> Opl. o. Fyrbelysn. ...	2172
<i>Yucatan. Holbox Island.</i> Fyr t. ....	1625	<i>Orinoco Floden Anduvn.</i> .....	
<i>Isla Jolbos.</i> Fyr t. ....	1055	Fyr midlt. t. 967; Fyr nedl. ....	1892
<i>Cozumel Island.</i> Fyr t. 1056; do. ....	1628	Fyr midlt. t. ....	1130
<b>Britisk Honduras.</b>		<b>Britisk Guyana.</b>	
<i>Glover Reef.</i> Adv. ....	3155	<i>Demerara Floden Anduvn. Undervands-</i> hindr. Lystd. midlt. udl. ....	1528
<i>Bay Islands. Roatan Island. Port Royal Harbour.</i> Grund .....	774	<i>Georgetown. Demerara Floden.</i> Lystd. udl. 395; Radiopejlstat. fl. ....	3591
<b>Honduras.</b>		<b>Hollandsk Guyana.</b>	
<i>Honduras Bugt. Heredia Shoal.</i> Fyr att. t. ....	875	<i>Surinam Floden.</i> Opl. o. Fyr og Afm. ....	775
<i>Bahia de Tela. Tela.</i> Opl. o. Radiomaster 1449; Radiofyrs Pl. ....	2169	<i>Maroni Floden.</i> Fyr t. 2041; <i>Galibi Point</i> Fyr. Opl. o. Fyr. ....	2444
<i>Castilla.</i> Radiofyr opr. ....	1816	<b>Fransk Guyana.</b>	
<b>Costa Rica.</b>		<i>Maroni Floden.</i> .....	
<i>Limon.</i> Radiofyr opr. ....	1817	Opl. o. Fyrbelysn. ....	2445
<i>Puntarenas.</i> Fyr sl. ....	1080	<i>St. Laurent.</i> Grund .....	2501
<b>Panama.</b>		<i>Corosoni Rocks NW.</i> Grund .....	2173
<i>Bahia Almirante.</i> Fyr t. Baake opf. 965; do. ....	1525	<i>Corosoni Rocks.</i> Fyr nedl. ....	2174
<i>Canal Valiente.</i> Grunde .....	2949	<i>Iracoubo og Sinnamary Floder.</i> Opl. o. Fyrbelysn. Grund .....	2447
<i>Colon.</i> Opl. o. Dybde. } Td. fl. 468; Td. ind. ...	966	<i>L'Enfant Perdu.</i> Fyrs Synsvidde. ....	2175
<i>Isla Grande NE.</i> Vrag .....	1302	<i>Cayenne.</i> .....	
<i>Panama Kanal. Victoria Hill.</i> Luftfyr t. ...	1627	Opl. o. Fyrbelysn. ....	2446
<b>Colombia.</b>		Opl. o. Fyr og Afm. ....	3371
<i>Cape Tiburon—Point San Bernardo.</i> Opmaalingsmærker midlt. udl. ....	1818	<i>Mahury Floden.</i> Fyr nedl. ....	2176
<i>Isla Fuerte.</i> Opmaalingsbaake midlt. opf. ...	1628	<b>Karaibiske Hav.</b>	
<i>Isletas de San Bernardo SW.</i> Opmaalingsmærker midlt. udl. ....	1981	<i>Quita Sueno Bank.</i> Fyr for. 396; For. udf. ...	1527
<i>Morroquillo Bugt.</i> Opl. o. Afm. ....	3752	<i>Serrana Bank.</i> Fyr for. 397; For. udf. ....	1528
<i>Rosario Banks SW.</i> Grund .....	686	<i>Roncador Bank.</i> Fyr for. 398; For. udf. ....	1529
<i>Lesseps Grund</i> findes ikke. Adv. ....	313	<i>Islas de San Bernardo.</i> Afm. ....	3592
<i>Puerto Colombia.</i> Dybde aft. ....	2039	<b>Bahama Øerne.</b>	
<i>Magdalena Floden.</i> Sejlansvisning. Opl. o. Lods. ....	1229	<i>Little Bahama Bank.</i> Opl. o. Dybde. ....	1057
<i>Santa Marta.</i> Radiofyr opr. 1819; <i>Morro Grande</i> Fyr for. ....	3232	<i>Store Bahama Banke.</i> Grund 266; Baaker ødel. ....	876
<b>Venezuela.</b>		<i>Great Abaco Island. Elbow Cay.</i> Fyr for. ...	470
<i>Indløbet til Laguna de Maracaibo.</i> Adv. ....	1888	<i>Little Harbour Bar.</i> Fyr for. ....	3298
<i>Maracaibo.</i> Opl. o. Fyr 1889; Fyr for. ....	2950	<i>Bahama Bank. Great Egg Island.</i> Opl. o. Fyr	1450
<i>Bahia Boca de las Piedras.</i> Fyr for. ....	1129	<i>Eleuthera Island.</i> Fyr t. 2750; Opl. o. Fyr. ...	2951
<i>Vela de Coro Bugt.</i> Fyrs Pl. ....	2628	<i>Great Bahama Bank. Galliot Cut.</i> Fyr t. ....	2448
<i>Enxada de Cumarebo.</i> Lystd. udl. ....	2629	<i>Acklin Island.</i> Nyt Fyr t. ....	546
<i>Fort Libertador.</i> Lystdr. udl. ....	265	<b>Store Antiller.</b>	
<i>La Guaira Harbour.</i> Afm. for. 2170; Opl. o. Fyr 2171; do. ....	3590	<b>Cuba.</b>	
<i>Piritu Island.</i> Fyrs Beliggenhed. ....	1982	<i>Santiago Harbour.</i> Opl. o. Afm. ....	2822
		<i>Charcas Shoal.</i> Baake opf. ....	2080



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Canal Breton</i> . Td. omb. m. Lystd.....	778		
<i>Cienfuegos</i> . <i>Punta de Pasacaballos</i> . Uddybn. 1820; Td. ind.....	2042		
<i>Havanna</i> Havn. Anvisninger.....	471		
<i>Cardenas</i> . Opl. o. Dybde og Afm. i Kanalen	968		
<i>Bahia de Cardenas</i> . Lystd. midlt. ind.....	2697		
<i>Bahia de Cadiz</i> . Fyr for.....	1984		
<i>Cayo Paredon Grande</i> Fyr t. att.....	1701		
<b>St. Domingo (Haïti).<sup>1</sup></b>			
<i>Port au Prince</i> Anduvn. Dybde aft.....	2358		
<i>Samaná</i> Bugt. Afm. for.....	2952		
<i>Ciudad Trujillo</i> . Opl. o. Dybde 969; Kende- ligt Mærke 1058; Vrag findes ikke.....	1059		
<b>Porto Rico.</b>			
<i>Mona Passage</i> . <i>Mona Island</i> . Fyr for. Ra- diofyr opr.....	3372		
<i>San Juan Harbour</i> . Lystd. for. 188; Baake for.....	1368		
<b>Jamaica.</b>			
<i>Navassa Island</i> . Fyr for.....	2080		
<i>Port Antonio</i> . <i>Folly Point</i> Fyr. Opl. o. Fyr.	607		
<i>West Harbour</i> . Anduvn. Ledefyr fl.....	472		
<i>Port Royal Harbour</i> Anduvn. Opl. o. Dybde	1451		
<i>Portland</i> Bugt Anduvn. Grund.....	687		
<i>Grand Cayman</i> . Fyr for. 63; Fyr t. 64; Fyr t.	1133		
<i>George Town</i> . Fyrbelysn. for.....	688		
<i>Little Cayman</i> . Fyr t. 62; do. 1132; Opl. o. Fyr.....	1629		
<i>Cayman Brac</i> . Fyr t. 61; Fyr t. 189; Opl. o. Fyrs Pl. 1131; Opl. o. Fyr.....	1630		
<b>Smaa Antiller.</b>			
<b>Virgin Islands.</b>			
<i>St. Thomas</i> . Luftfyr opr.....	608		
<i>Sombrero Island</i> . Opl. o. Beliggenhed.....	2567		
<b>Leeward Øerne.</b>			
<i>Redonda Island</i> . Opl. o. Beliggenhed.....	3593		
<b>Dominica.</b>			
<i>Roseau</i> . Banke udvidet sig.....	3156		
<b>Martinique.</b>			
<i>Fort de France</i> Bugt. Grunde afm. 2359; Afm. for.....	2630		
<b>Barbados.</b>			
<i>Barbados S.</i> Banke.....	2297		
<b>Trinidad.</b>			
<i>Serpents Mouth</i> . Grunde.....	547		
<i>San Fernando</i> . Baake nedl. Td. ind. 267; <i>Point-a-Pierre</i> . Grund.....	473		
<i>Herine (Erin)</i> Bugt. Skær.....	3233		
<b>Bonaire.</b>			
Opl. o. Fyr.....	2179		
		<b>[Curaçao.]</b>	
Opl. o. Fyr.....	2178		
<i>Santa Anna</i> Bugt. Radiomaster fj.....	399		
<i>Curaçao-Aruba-Bonaire</i> . Zonetid.....	474		
<b>Aruba.</b>			
Banke.....	3299		
Opl. o. Fyr.....	2177		
<b>Brasilien.</b>			
<i>Rio Amazonas</i> . <i>Monte Alegre</i> Anduvn. Fyr ødel.....	2698		
<i>Maracá</i> Anduvn. Pulle.....	548		
<i>Rio Pará</i> . <i>Porto de Belem</i> . Luftfyr t. 2502; Opl. o. Fyrs Beliggenhed.....	3754		
<i>Itacolomy</i> Fyr. Synsvidde.....	970		
<i>Sao Luiz de Maranhao</i> og <i>Natal</i> Radiofyr. Oplysninger.....	1134		
<i>Tutoya</i> . Fyr sl. Td. ind.....	3594		
<i>Coroatá</i> Fyr. Opl. o. Beliggenhed.....	1893		
<i>Port Camocim</i> W. Skær.....	2823		
<i>Barra do Timonha</i> Anduvn. Grund.....	2699		
<i>Porto de Camocim</i> . Luftfyr t.....	2953		
<i>Bahia de Ceará</i> . Dybde aft. Tdr. udl. 1894; <i>Ceará</i> . Kathedral nedr.....	3595		
<i>Porto de Macau</i> Anduvn. Undervandshindr. afm.....	2700		
<i>Porto de Natal</i> . Opl. o. Grund.....	1895		
<i>Pernambuco</i> . Fyrbelysn. for. 475; <i>Banco</i> <i>Inglez</i> . Td. ind. 2180; Opl. o. Fyr.....	2824		
<i>Pernambuco</i> Red. Opl. o. Vrag og Fyr.....	3373		
<i>Porto de Recife</i> . <i>Recife</i> Fyr for.....	549		
<i>Porto de Pedras</i> NE. Skær.....	1896		
<i>Maceió</i> E. Grund.....	1897		
<i>Rio S. Francisco do Norte</i> . Tdr. udl. 2181; Td. midlt. ind.....	2449		
<i>Porto de Aracajú</i> . <i>Aracajú</i> Fyr. Synsvidde for. 550; Opl. o. Synsvidde.....	777		
<i>Port of Bahia</i> . Grund 2568; Grund 2954; Grund findes ikke.....	3755		
<i>Porto de Ilhéos</i> . Opl. o. Dybde 1530; <i>Ilhéos</i> Fyr. Opl. o. Synsvidde.....	1821		
<i>Porto Seguro</i> Anduvn. Grund 190; Pulle....	1135		
<i>Canal de Itanhaem</i> Anduvn. Dybde aft....	2825		
<i>Poppa Verde</i> . Opl. o. Dybde 191; Dybde paa Grund.....	1136		
<i>Bahia do Espirito Santo</i> . <i>Pedro da Baleia</i> . Opl. o. Fyr.....	2701		
<i>Porto de Victoria</i> . <i>Baizão do Tagano</i> . Grund udvidet sig.....	1531		
<i>Rio de Janeiro</i> . Vigtige Navigationsmedde- lelser pr. Radio 609; Grund.....	1898		
<i>Bahia da Ilha Grande</i> . <i>Bahia da Ribeira</i> . <i>Maná</i> Skær. Baake opf. 2503; <i>Lage do</i> <i>Caroço</i> . Baake opf. 2826; Afm. for. 3026; <i>Lage do Caroço</i> . Baake opf.....	3157		
<i>Algada Rock</i> . Td. udl.....	1137		
<i>Raza</i> Fyr. Opl. o. Fyr.....	3530		
<i>Ubatuba</i> Fyr. Opl. o. Fyr 779; Rettelse....	971		
<i>Ubatuba</i> Anduvn. Opl. o. Grunde.....	610		
<i>Caraguatatuba</i> Fyr. Fyr fl. og for.....	2827		
<i>Victoria Island</i> . Fyrbaake ommalet.....	2504		
<i>Santos</i> . Opl. o. Lystdr. og Dybde.....	611		
<i>Alcatrazes</i> Fyr. Opl. o. Fyr.....	778		
<i>Ilha Queimada Pequena</i> Anduvn. Grund....	3531		
<i>Ponta Guarahú</i> Anduvn. Grund.....	551		
<i>Porto de Antonia</i> . <i>Lage do Boiãõ</i> . Fyr ødel..	2182		



Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>La Plata Island</i> Fyr. Opl. o. Fyr. .... 2047	<i>Guerrero Maldonado. El Recodo</i> Fyr ødel. 1899
<i>Cape San Lorenzo</i> Fyr. Opl. o. Fyr 2188; Fyr midlt. for. 2300; do. att. norm. .... 3756	614; Fyr att. t. .... 1138
<i>Manita Bay</i> Fyr. Opl. o. Fyr. .... 2189	<i>Manzanilla</i> Bugt. Grund 554. 690; Grunde 879
<i>Caraquez</i> Floden. <i>Bellaca Point</i> Fyr. Opl. o. Fyr. .... 2190	<i>Corveteña Rock.</i> Fyr t. .... 976
<i>Cape Pasado</i> Fyr. Opl. o. Fyr. .... 2360	<i>California</i> Bugt. <i>San Ignacio Point.</i> Opl. o. Grund. .... 1370
<i>Galera Point</i> Fyr. Opl. o. Fyr. .... 2361	<i>San Marcial Point</i> N. Grund. .... 1370
<i>Esmeralda</i> Floden Fyr. Opl. o. Fyr. .... 2362	<i>Nedrecalifornien.</i> Fyr lyser uregelmæssigt. 555
<i>Galapagos</i> Øerne. <i>San Cristobal (Chatham)</i> <i>Island.</i> Vragbugten. Fyr midlt. sl. 68; do. att. t. 974; Opl. o. Fyr. .... 3666	
<i>Santa Cruz Islands</i> N. Ikke kortlagt Ø. 2191	
<i>Marchena Island</i> E. Skær. .... 3300	
<b>Colombia.</b>	
<i>Buenaventura Port.</i> Forandring af Fyr og Afm. 69; Opl. o. Vrag og Afm. 975; Vrag fj. 1305; Lystd. udl. 1822; Afm. for. .... 2048	
<b>Panama W.-Kyst.</b>	
<i>Isla Bona</i> Fyr fl. .... 2507	
<i>Taboguilla Island</i> S. Td. udl. .... 193	
<i>Panama.</i> Luftfyr t. 2049; do. for. .... 2093	
<i>South Fraile Island.</i> Fyr for. .... 70	
<i>Morro Puercos</i> Fyr for. 404; Fyr for. .... 1535	
<i>Coiba (Quibo) Island.</i> Skær. .... 1453	
<i>Port Nuevo.</i> Fyr for. .... 3687	
<i>Jicarita Island.</i> Opl. o. Fyr. .... 2094	
<b>Costa Rica W.-Kyst.</b>	
<i>Nicoya</i> Bugt. Opl. o. Grunde o. Fyr. .... 3688	
<i>Puntarenas.</i> Fyr sl. .... 1060	
<b>Nicaragua W.-Kyst.</b>	
<i>Puerto San Juan del Sur.</i> Grundt Vand. .... 194	
<b>San Salvador W.-Kyst.</b>	
<i>Amapala Point.</i> Fyr for. .... 405	
<i>Fonseca</i> Bugt. <i>Savannah Bank</i> findes ikke. 2758	
<i>Remedios Point</i> Fyr for. .... 406	
<b>Mexiko W.-Kyst.</b>	
<i>Escondido</i> Bugt. Grund. .... 1064	
<i>Punta Galera</i> Fyr. Oplysn. 689; do. .... 878	
	<b>Forenede Stater i Nord-Amerika</b>
	<b>W.-Kyst.</b>
	<b>Californien.</b>
	<i>San Diego</i> Bugt. Opl. o. <i>Imperial Beach</i> Ra- diopejlstat. 615; <i>Ballast Point</i> Fyr t. o. 1371
	Dagen i usigtbart Vejr. .... 2631
	<i>Newport.</i> Taagesign. opr. .... 556
	<i>San Pedro</i> Bugt Anduvn. Afm. for. .... 1372
	<i>Los Angeles Harbour.</i> Fyr t. o. Dagen i usigtbart Vejr. .... 1536
	<i>Santa Monica.</i> Fyr t. .... 1065
	<i>Santa Rosa Island</i> S.-Pynt. Gamle Fyr perm. sl. 977; Opl. o. Fyr. .... 2508
	<i>Santa Rosa Island.</i> Fyr midlt. t. 1373; Opl. o. Fyrbelysn. .... 2192
	<i>Estero</i> Bugt. Opl. o. Grunde. .... 3757
	<i>Soberanes Point</i> S. Grund. .... 3758
	<i>Pescadero Point</i> W. Opl. o. Dybde. .... 480
	<i>San Francisco</i> Bugt Anduvn. <i>Four Fathom</i> <i>Bank</i> Lystd. for. .... 195
	<i>San Francisco</i> Bugt. <i>Oakland</i> Fyr for. .... 1374
	<i>Bonita Point</i> Fyr. Radiofyr opr. 1066; Fyr t. o. Dagen i usigtbart Vejr. .... 1900
	Fyr t. Taagesign. opr. 978; <i>Yerba Buena</i> <i>Island</i> N. Fyr t. Taagesign. opr. 1823; <i>Yerba Buena Island</i> NW. Fyr t. Taage- sign. opr. .... 3669
	Indløbet til <i>Richmond Harbour.</i> Taagesign. opr. .... 407
	<i>Point Reyes.</i> Grund. .... 2050
	<i>Mare Island</i> Stræde Anduvn. Opl. o. Taage- sign. og Fyr. .... 2301
	<i>Point Arena.</i> Opl. o. Taagesign. .... 3381
	<i>Noyo</i> Floden. Taagesign. opr. .... 3301
	<i>Cape Vizcaino</i> S. Grund. .... 2051
	<i>Ussal Rock</i> S. Dybde paa Grund. .... 2052
	<i>Shelter Cove</i> S. Grund. .... 2053
	<i>Cape Mendocino</i> NW. Grund. .... 2053

## VIII.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<b>Middelhavet.</b>	
<b>Gibraltar Stræde.</b>	
<i>Gibraltar.</i> Opl. o. Hulke. .... 481	<b>Spanien.</b>
	<i>Alboran</i> Fyr midlt. sl. .... 275
	<i>Cartagena</i> og <i>Valencia.</i> Miner. Adv. .... 691
	<i>Valencia.</i> Vrag 1756; do. 1901; do. .... 2095
	<i>Castellon de la Plana</i> Red. Vrag afm. .... 196

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Baleariske Øer.</b>		<i>Isola Gorgona. Punta Cala Scirocco.</i> Fyrs	
<i>Port Ibiza.</i> Afm. for. ....	3597	Beliggenhed 121; <i>Punta Paratella.</i> Fyrs	
		Beliggenhed .....	122
		<i>Livorno.</i> Fyr for. 1141; Fyr for. 1455; Fyr	
		for. ....	1537
<b>Frankrig.</b>		<i>Tyrenske Hav. Port Baratti.</i> Fyr for. ....	2510
<i>Port Saussel.</i> Fyr for. ....	2704	<i>Piombino. Punta La Rocchetta</i> Fyr for. 881;	
<i>Planier</i> Radiofyr midt. u. a. Virksomh. 692;		For. udf. ....	1759
do. att. i Virksomh. ....	780	<i>Africa Rock.</i> Opl. o. Dybder 979; Yderli-	
<i>Marseille</i> Anduvn. Fyrbelysn. for. 1824;		gere Oplysn. o. rapporteret Banke 1826;	
<i>Digue du Fort Saint-Jean</i> Fyr for. 2250;		do. ....	3238
<i>Caseis</i> Fyr for. ....	3599	<i>Isola Giglio.</i> Fyr for. ....	3382
<i>Marseille.</i> Lystd. ind. 3097; Fyr nedl. ....	3598	<i>Fiumicino.</i> Fyr for. ....	1760
<i>Entrée Nord</i> Fyr for. ....	2193	<i>Porto d'Anzio.</i> Lystd. for. ....	1761
<i>Toulon.</i> Fyrbelysn. for. 316; <i>Le Grand Rou-</i>		<i>Gaeta</i> Bugt. Forb. Omraade. ....	3160
<i>veau.</i> Fyr att. norm. 482; <i>La Rode</i> Fyr t. ...	781	<i>Isola Ponza.</i> Fyr for. 1762; Fyr for. ....	2196
<i>Porquerolles Island</i> E. Td. udl. ....	1454	<i>Neapel</i> Bugt. <i>Molosiglio.</i> Opl. o. Fyr. ...	557
		<i>Neapel.</i> Lodstvang 1375; do. ophævet. ..	1827
		<i>Pozzuoli</i> Bugt. Grund. ....	3760
		<i>Portici.</i> Fyr for. ....	1763
		<i>Isola di Ventotene.</i> Fyr for. ....	3302
		<i>Procida Channel.</i> Lystd. udl. ....	2705
		<i>Isola Ischia. Porto Ischia.</i> Fyr for. ....	1986
		<i>Lacco Ameno</i> Fyr for. ....	3303
		<i>Salerno.</i> Lystd. for. ....	980
		<i>Amalfi.</i> Fyr for. ....	1764
		<i>Capo Orso.</i> Fyr for. 1710, Fyrs Synsvidde	3534
		<i>Capri. Punta Lo Capo</i> Fyr for. 1711; do.	
		for. ikke 2197; <i>Punta Carena</i> Fyr for. ...	2632
		<i>Port Palinuro.</i> Vrag. ....	409
		<i>Cape Palinuro.</i> Fyrs Synsvidde. ....	3535
		<i>Cape Suvero.</i> Fyrs Synsvidde. ....	3536
		<i>Lipariske Øer. Isola Stromboli</i> Anduvn. Opl.	
		o. Fiskeri. Adv. ....	1456
		<i>Messina Stræde. Punta Pezzo</i> Fyr for. ....	1712
		<b>Sicilien.</b>	
		<i>Gela.</i> Nyt Fyr t. ....	883
		<i>Licata.</i> Fyr midt. for. 982; Opl. o. Fyr. ...	1233
		<i>Graham Banke</i> S. Opl. o. Dybde. ....	882
		<i>Talbot Grund.</i> Td. udl. ....	483
		<i>Ægædiske Øer. Marettimo.</i> Fyrs Synsvidde	
		midt. nedsat. ....	3304
		<i>Isola Favignana.</i> Undervandshindr. udl.	
		782; do. ind. ....	981
		<i>Trapani. Scoglio Palumbo.</i> Fyr midt. for. ...	2706
		<i>Castellamare del Golfo</i> Fyr for. 1713; do. for.	2896
		<i>Milazzo.</i> Fyrs Synsvidde for. ....	2897
		<i>Porto di Reggio.</i> Lystd. ind. ....	3239
		<i>Catania</i> Anduvn. <i>Sciara Biscari</i> Fyr midt.	
		for. 1232; Fyr att. norm. ....	1828
		<i>Port Augusta. Secca Dreara.</i> Td. ind. ....	2198
		<b>Pantelleria.</b>	
		<i>Port Pantelleria.</i> Fyr t. ....	2798
		<b>Pelagiske Øer.</b>	
		<i>Isola di Linosa</i> W. Banke. ....	558
		<i>Lampedusa. Punta Maccaferri.</i> Fyr for. 884;	
		<i>Punta Guitgia</i> Fyr for. ....	2832
		<b>Malta.</b>	
		Opl. o. Lods 2096; Tdr. ind. ....	2899
		<i>Gozo. Skol tal Ghasafar</i> E. Fyr for. ....	1633

**Italien.****Italien W.-Kyst.**

<i>Liguriske Hav. Ventimiglia-Genua.</i> Sejlads-	
forakrift. Adv. ....	1248
<i>Genua</i> Bugt. <i>Genua</i> Anduvn. Lystd. udl.	1709
<i>Genua.</i> Grund Td. ind. ....	1139
<i>Rapallo</i> Anduvn. Sp. Omr. frigivet. ....	3759
<i>Bocca di Magra.</i> Fyr t. ....	1140
<i>Spezia</i> Bugt. <i>Isolotto del Tino.</i> Forbudt	
Omr. ....	2509

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Malta og Gozo Islands.</i> Fyr sl. midlt. 1539;		<b>Jugoslavien.</b>	
do. Adv. ....	2304	<i>Port Kraljevica.</i> Ostro. Fyr for. 123; Opl. o.	
<i>Sliema Creek.</i> Spirtd. fl. ....	3537	Fyr .....	623
Undervandshindr. udl. midlt. 1539; do. fj.	1987	<i>Podstraza Point.</i> Fyr for. 124; Opl. o. Fyr..	624
Undervandshindr. udl. 2251; do. 2453;		<i>Silba Island.</i> Point Arat Fyr for. ....	2709
Luftbombardements Øvelser 2574; Under-		<i>Scoglio Cavallo (Konj).</i> Fyr t. ....	706
vandshindr. fj. ....	3027	<i>Planinski Channel.</i> Fyr t. ....	3383
<i>St. Paul Bugt.</i> Hindringer fj. 484; Under-		<i>Hvar Island.</i> Sucuraj Havn. Fyr for. ....	3028
vandshindr. udl. ....	1376	<i>Isola Curzola.</i> Capo Speo Anduvn. Vrag. ...	2576
<i>Dellimara Point.</i> Fyr midlt. for. 1142; do. att.		<i>Calamotta Channel.</i> Sipan Island. Tiha	
norm. 1457; Fyr midlt. for. 2452; do. att.		Point. Fyr t. ....	3029
norm. ....	3240	<i>Daksa Island.</i> Fyr for. ....	3030
<i>Marsa Scirocco.</i> Fyr t. ....	983	<i>Dubrovačka Inlet (Ombla Bugt).</i> Mokošika.	
		Fyr t. ....	3031
		<i>Ports of Cavtat.</i> Td. udl. ....	2833
		<i>Kotor Bugt</i> Indløb. Opl. o. Dybde. ....	1458
<b>Italien S. og E.-Kyst.</b>		<b>Albanien.</b>	
<i>Capo Colonne.</i> Fyr for. 984; For udf. ....	2364	<i>San Giovanni di Medua.</i> Fyr for. ....	3384
<i>Port Crotona.</i> Opl. o. Fyr .....	3241	<i>Durazzo Bugt.</i> Opl. o. Afin. ....	1540
<i>Capo Trionto</i> Fyr for. 696; For udf. ....	1143		
<i>Isolotto San Pietro S.</i> Forbudt Omr. ....	2956		
<i>Golfo di Taranto.</i> Taranto. Fyr for. ....	1144		
<i>Torre dell' Ovo</i> Fyr for. 697; For. udf. ....	1145		
<i>Ugento Grund.</i> Lystd. for. 698; do. for.			
ikke .....	1146		
<i>Otranto Red.</i> Punta Crawl Fyr for. 699; For.			
udf. ....	1147	<b>Joniske Hav.</b>	
<i>Torre Mattarella.</i> Nyt Fyr t. ....	617	<i>Preveza Stræde.</i> Skær. ....	3600
<i>Brindisi.</i> Fyr for. 700; Luftfyr t. 701; Fyr.		<i>Cephalonia.</i> Argostoli Fyr att. t. ....	1634
for. 1148; <i>Secca del Fico</i> Lystd. for. ....	1765		
<i>Isolotto Traversa (Pedagne).</i> Fyr for. ....	618		
<i>Capo Gallo.</i> Op. o. Fyr .....	619		
<i>Molfetta.</i> Fyr for. 1149; Fyr for. 1150; For.			
udf. ....	1234	<b>Grækenland.</b>	
<i>Trani.</i> Fyr for. 1151; For. udf. ....	1235	Forbudte Omraader .....	125
<i>Rodi Garganico</i> Fyr for. 702; For. udf. ....	2199	<i>Limin Drepanon.</i> Kephali Point. Fyr t. ....	2365
<i>Vasto (Istonio).</i> Navnefor. ....	2762	Strædet mellem <i>Acarnanie</i> og <i>Kalamos.</i> Cape	
<i>Isola S. Domino.</i> Punta del Diavolo. Fyr. for.	620	<i>Kamilavka.</i> Fyr t. ....	2366
<i>Isola Pianosa.</i> Fyr for. ....	703	<i>Ithaca Island.</i> Fyr t. 2764; Cap Aghios Ioan-	
<i>Ortona.</i> Fyrbelysn. for. ....	485	nis. Opl. o. Fyr. ....	3032
<i>Ortona a Mare.</i> Fyr for. ....	1152	<i>Kepalonien.</i> Petit Port Poras. Bølgebryder	
<i>Ancona.</i> Radiopejlst. midlt. u. a. Virksomh.		forlænget. ....	985
3099; do. nedl. ....	3671	<i>Aspra Spitia Bugt.</i> Opl. o. Fyrs Pl. ....	559
<i>Castel di Mezzo.</i> Op. o. Fyr. ....	2575	<i>Corinth Canal</i> midlt. lukket. ....	3673
<i>Rimini.</i> Fyr for. ....	704	<i>Vuliasmeni Bugt.</i> Forbudt Omraade ....	3306
<i>Cervia.</i> Fyr for. ....	486	<i>Eubœa.</i>	
<i>Venedig Bugt.</i> Chioggia Anduvn. Under-		<i>Aghia Marina Point.</i> Fyr t. ....	3243
vandshindr. ....	1829	<i>Carystos Bugt.</i> Cap Paxmadi. Fyr t. ....	1635
<i>Port Chioggia.</i> Opl. o. Dybder. ....	2763	<i>Eubœa Bugt.</i> Cap Drepanon. Fyr t. ....	1459
<i>Malamocco.</i> Fyr for. 1153; Tdr. ind. ...	3242	<i>Maliakos Bugt.</i> Sperkheios Munding. Opl. o.	
<i>Allese Island.</i> Fyr t. ....	2097	Dybder .....	1460
<i>Golfo di Trieste.</i> Punta Tagliamento. Fyr for.		<i>Thermaikos Kolpos (Saloniki Bugt).</i> Atherida	
885; For. udf. ....	1766	Point. Fyr t. 2367; Fyrs Pl. ....	3385
<i>Pirano.</i> Punta Madonna. Fyr for. ....	621	<i>Cap Koutchouk-Karabournou (Mikro).</i> Fyr	
<i>Punta Sottile.</i> Fyr for. ....	2512	t. 410; Fyr for. ....	2252
<i>Port Umago.</i> Fyr for. ....	2707	<i>Panomi Point S.</i> Opl. o. Dybde 1636; do.	2957
<i>Venedig Bugt.</i> Istria W.-Kyst. Orsera An-		<i>Strymon Bugt.</i> Kavkana Island. Fyr t. ....	2370
duvn. <i>Isolotto Galiner.</i> Fyr t. 1377; Fyr		<i>Singitikos Kolpas (Monte Santo Bugt).</i> Cape	
for. ....	2511	<i>Capso.</i> Pinnes. Fyr t. ....	2368
<i>Istria W.-Kyst.</i> Rovigno. Punta Santa		<i>Athos Halvø SE.</i> Fyr t. ....	2369
<i>Eufemia.</i> Fyr for. ....	886		
		<b>Ægæiske Hav.</b>	
<b>Adriaterhavet.</b>		<i>Isola Stampalia.</i> Capo Fluta N. Grund findes	
<i>Quarnaro.</i> Punta Nera. Opl. o. Fyr 622;		ikke .....	2577
<i>Punta Ubas.</i> Fyr for. ....	705	<i>Lero.</i> Adgangsbest. 277; Sejlansvisn. ....	987
<i>Capo Merlera</i> Anduvn. Laccosase Skær. Baa-		<i>Lero og Stampalia.</i> Adgangsbest. ....	3601
ke forsv. ....	3672	<i>Lero S.-Kyst.</i> Punta Marròdocampo (Tra-	
<i>Port Unie.</i> Fyr for. ....	2708	chili Pt.). Varde opf. ....	986
<i>Isola Sansego.</i> Opl. o. Fyr .....	3305		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Tyrkiet.</b>		<b>Caramanien.</b>	
<i>Marmarahavet. Kaya (Hereke-Tach).</i> Fyr t.	1831	<i>Alanya (Alaya)</i> Fyr for.....	1306
<i>Samanlidéré.</i> Fyr t.....	3471	<i>Chelendereh.</i> Fyr t.....	1834
<i>Izmit Bugt. Banke</i> .....	2765	<i>Provençal eller Manavat Island.</i> Fyr t.....	2100
<i>Bosporus. Vrag 126; do.</i> .....	411	<i>Mersin.</i> Fyr for.....	2099
<b>Sorte Hav.</b>		<b>Syrien.</b>	
<i>Sorte Hav og Azovske Hav. Adv. mod Minefare.</i> .....	127	<i>Beyrouth. Vrag fj. Fortøjningstd. genudl. Sp. Omraade.489; Lystd. fl.</i> .....	2900
<b>Rumænien.</b>		<b>Palæstina.</b>	
<i>Constantza. Taagesign. att. norm. 887; Lys- og Fltd. for. 1461; Radiovejrmedling 1462; Redningsstat. opr.</i> .....	1832	<i>Jaffa N. Auja.</i> Fyr for. 72; Opl. o. Fyrs Pl.	783
<i>Sulina Munding. Lys- og Kltd. udl.</i> .....	3761	<i>Jaffa.</i> Fyr for. 2101; For. udf.....	2372
<b>Rusland.</b>		<b>Rhodos.</b>	
<i>Odessa. Afm. for.</i> .....	2766	<i>Scarpanto Struit. Cape Prasonisi. Opl. o. Fyr</i>	3033
<i>Odessa Bugt Anduvn. Lystdr. udl. Spirtd. ind. 278; Afm. for. 1902; Forb. Ankerpl.</i> ...	3762	<b>Cypern.</b>	
<i>Kherson Bugt Anduvn. Afm. for.</i> .....	2305	<i>Cypern SE. Undervandshindr. udl. 2254; do. 2454; do.</i> .....	2578
<i>Krim. Eupatoria Red. Lystd. omb.</i> .....	1541	<b>Ægypten.</b>	
<i>Kizil-yar. Fyr t.</i> .....	1542	<i>Port Said NE. Vragafm. for. 2373; For. udf.</i>	2710
<i>Cape Lukul. Fyr t.</i> .....	1463	<i>Alexandria Havn. For. af Afm. 128; Lystdr. for. 2004; Td. for. 2711; Undervandshindr. udl. 3034; Lystdr. for. 3162; Opl. o. Afm. 3538; Baaker for. 3539; Undervandshindr. fj.</i> .....	3674
<i>Lukul Bluff. Fyr for.</i> .....	1378	<i>Matruh. Opl. o. Radiomaster med Fyr og om Vandtaarn</i> .....	1236
<i>Kerch. Yenikale Stræde. Cape Kiz Aul. Fyr for.</i> .....	1767	<i>Mersa Matruh. Afm. for.</i> .....	3035
<i>Kerch Red. Dybde i Løb</i> .....	2767	<i>Taifa Rock NW. Grund</i> .....	988
<i>Circassia. Socha Red. Fyr for. 414; Lystd. for.</i> .....	2768	<i>El Sellum Bugt. Ledebaaker opf.</i> .....	1237
<i>Georgien. Sukhum. Ledefyr for.</i> .....	2371	<b>Tripolis.</b>	
<i>Sukhum Point. Radiofyr opr.</i> .....	625	<i>Libyen. Tobruch. Punta Tobruch. Opl. o. Fyr.</i> .....	2901
<i>Poti. Radiofyr opr. 1164; Radiofyr opr.</i> .....	1543	<i>Tobruk. Luftfyr t.</i> .....	1544
<i>Batum. Radiofyr opr. 488; Undervandshindring findes ikke.</i> .....	1903	<i>Ras el Tin. Fyr for.</i> .....	2513
<b>Azovske Hav.</b>		<i>Ez Zuetina. Opl. o. Fyr.</i> .....	490
<i>Kerch. Yenikale Stræde. Lystd. fl. 2200; Dalni Chushka. Opl. o. Afm. 2201; Opl. o. Vrag.</i> .....	2958	<i>El Aghéila. Opl. o. Fyr.</i> .....	3307
<i>Berdjansk Red. Fyr nedl. Dybde i gr. Kanal 2202; Opl. o. Taagesign.</i> .....	2834	<i>Burat el Sun. Grund.</i> .....	1835
<i>Yelenina Spit. Afm. for. 412; Lystd. udl.</i> ...	487	<b>Tunis.</b>	
<i>Yelenina Spit W. Vrag findes ikke.</i> .....	1637	<i>Fyrtaarne for.</i> .....	2835
<i>Taganrog Bugt. Dolgaya Spit Fyr for. 413; Opl. o. Fyrs Pl.</i> .....	1833	<i>Canal d'Adjim. Opl. o. Fyr 129; Afm. for.</i> ...	889
<i>Taganrog Anduvn. Afm. ind.</i> .....	2098	<i>Passe d'Adjim. Fyr midlt. for. 1067; Fyr att. norm. 1239; Indløbet til Chenal Ouest. Fyr for.</i> .....	1904
<i>Vrag afm. 279; Undervandshindr.</i> .....	3161	<i>Banc des Kerkenah. Opl. o. Lystd. Adv. 626; Lystd. for. 888; Lystd. att. norm. 1238; Lystd. midlt. for. 2203; do. att. norm.</i> ....	2374
<b>Lilleasien.</b>		<i>Ras Kapudia. Opl. o. Afm.</i> .....	73
<b>Tyrkiet.</b>		<i>Mahedia. Fyr for.</i> .....	989
<i>Rize Red. Opl.</i> .....	1464	<i>Canî Øerne. Td. for. 1988; Afm. i Uord.</i> ....	3675
<i>Cape Injeh (Indje Burnu) Fyr for.</i> .....	280	<i>Bizerte. Fyr for.</i> .....	1465
<i>Chilé Fyr midlt. for.</i> .....	2253	<b>Lilleasien W.- og S.-Kyst.</b>	
<b>Lilleasien W.- og S.-Kyst.</b>		<i>Tenedos. Ponente Fyr for.</i> .....	1830
<i>Izmir (Smyrna) Bugt. Karaburun. Fyr t.</i> ...	2306	<i>Izmir (Smyrna) Bugt. Karaburun. Fyr t.</i> ...	2306

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Bizerte. Sélié-Mériem.</i> Radiopejlst. att. i Virksomh.....	890	<i>Port Shershel.</i> Td. perm. ind.....	627
<i>Ras Enghela</i> Fyr for.....	2579	<i>Cap de l'Aiguille.</i> Radiofyr opr. forsøgsvis..	1640
<i>Cap Serrat.</i> Opl. o. Fyrtaarn.....	281	<i>Mers-el-Kébir</i> Ankerpl. Opl. o. Lystdr.....	2959
<i>La Galile.</i> Opl. o. Fyr.....	74	<i>Iles Habibas. Ile Plane.</i> Fyr midlt. sl.....	75
<i>Ecueils des Sorelles.</i> Tdr. genudl. 1155; Tdr. ikke paa Pl.....	1466	<i>Nemours.</i> Nye Fyr. Lystd. og Td. ind. ....	784

**Algier.**

<i>Cape Rosa</i> Anduvn. ¶ Sp. Omraade frigivet..	3100
<i>Port-Gueydon.</i> Fyr for.....	1714
<i>Algier</i> Havn. Radiofyr for.....	1638
<i>Cap Cazine.</i> Radiofyr opr. forsøgsvis. Fyr forstærket.....	1639

**Marokko.**

<i>Melilla.</i> Vrag 1989; Fyr t. Bølgebryder fær-digbygget. Lystd. udl.....	3386
<i>Bahia de Alhucemas. Villa Sanjurjo.</i> Lys-og Kldt. forsv. ....	1156
<i>Tanger</i> Bugt. Kendelig Skorsten.....	2902

## IX.

**Ørøde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Røde Hav.</b>		<i>Bahrain Harbour.</i> Vrag 1906; Afm. for.....	2103
<i>Suez Canal.</i> Opl. o. Dybde.....	1545	<i>Shatt-al-Arab</i> Anduvn. Fyrskib midlt. omb. 1379; Fyrskib genudl. 1837; Opl. o. Afm.	3763
<i>Suez</i> Bugt. Opl. o. Fyr o. Afm.....	3676	<i>Khor Musa.</i> Grund afm. Lystd. fl. Sejl-anvisn.....	2375
<i>Newport Rock.</i> Vrag.....	1157	<i>Khor Musa</i> Anduvn. Grundt Vand rapport.	2376
<i>Tor Harbour.</i> Td. udl.....	1990	<i>Bushire.</i> Opl. o. Fyr.....	2580
<i>Jubal</i> Stræde. Puller 415; <i>Ashrafi Islands.</i> Fyrtaarn u. Opf.....	2960	<i>Jezirat Qais.</i> Fyr t. 317; Opl. o. Fyr.....	2582
<i>Tiran</i> Stræde Anduvn. Adv.....	3602	<b>Afrika.</b>	
<i>Safaga.</i> Baake opf.....	1487	<i>Italiensk Somaliland. Ras Hafun.</i> Fyr midlt. for. 891; Fyr att. norm.....	1240
<i>Jidda.</i> Opl. o. Lodstj. m. m. 990; Td. udl. 2633; Baake ødel. 2961; do. genopf.....	3244	<i>Mereg</i> NE. Grund.....	2378
<i>Port Sudan.</i> Kendelig Skorsten nedr.....	282	<i>Haweea. El Meghet</i> NE. Grund 1548; Grund findes ikke.....	1991
<i>Eritrea. Taclai</i> Anduvn. Grund.....	1546	<i>Britisk E.-Afrika. Kilifi.</i> Flodens Indløb. Fyr midlt. for. 1838; Fyr for.....	3387
<i>Massawa</i> Havn. Opl. o. Fyr.....	3308	<i>Zanzibar Harbour.</i> Fyr for.....	561
<i>Asab</i> Bugt. Fyrbelysn. for.....	2769	<i>Zanzibar</i> Anduvn. Lystd. udl.....	3245
<b>Bugten ved Aden.</b>		<i>Barracouta Point.</i> Fyr permanent sl. ....	199
<i>Tajura</i> Bugt. <i>Musha Islands</i> N. Vrag.....	1468	<i>Namalungo Point.</i> Fyr t.....	200
<i>Jibuti</i> Bugt. Lystd. ind. 1068; Vragtdr. udl. 1836; Fyrbelysning for.....	1905	<i>Angoche Islands.</i> Grunde.....	785
<i>Italiensk Somaliland. Ras Filuk.</i> Baake opf. 1469; <i>Ras Alula</i> W. Baake opf.....	1547	<i>Portugisisk E.-Afrika. Rio Moembazi (Moe-baze).</i> Opl. o. Afm. Sejlanvisn.....	786
<i>Aden.</i> Fyr opr.....	2770	<i>Beira</i> Anduvn. Opl. o. Fyrs og Lystd.s Pl. samt Lods fartøj.....	2771
<b>Arabiske Hav.</b>		<i>Inhambane</i> Munding. <i>Barra (Burra)</i> Fyr. Fyrkar. for. 2772; Opl. o. Fyr.....	3163
<i>Makran</i> Kyst. <i>Chahbar</i> Bugt. Undervands-hindr.....	198	<i>Cape Corrientes.</i> Fyr t.....	3164
<b>Persiske Bugt.</b>		<i>East London</i> Anduvn. Opl. o. Dybde 562; do. ....	2634
<i>Bahrain</i> Anduvn. <i>Bahrain</i> Fyrskib midlt. omb. 2377; do. genudl.....	2581	<i>Algoa</i> Bugt. <i>Port Elizabeth.</i> Fyr for.....	3165
<i>Katah ad Jaradeh.</i> Baake opf.....	2102	<i>Dispatch Rock</i> eller <i>Roman Rock.</i> Lys-og Kldt. udl.....	707
<i>Bahrain Island. Khor Kaliya.</i> Opl. o. Afm. 416; Tdr. udl.....	560	<i>Cape Receiffe.</i> Undervandshindr. 417; Fyr for. Taagesign. opr. 563; Undervandshindr. 991; Taagesign. opr. 1907; Opl. o. Baake .....	2712







	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Filippinerne.</b>		<i>Eastern Bosphorus</i> Stræde. Opl. o. Afm. og forbudte Ankerpladser 422; Lystdr. udl. Adv.....	3314
Adv. vedr. Fyr og Afm.....	136	<i>Vladivostok</i> . Forb. Ankerpl.....	3398
<i>Mindanao</i> . <i>Port Misamis</i> . Fyr t.....	2108	<i>Jitkova (Zhilkova) Point</i> . Fyr for.....	2261
<i>Hinatuan Passage</i> . Opl. o. Grunde 323; Grund	2714	<i>Slavianski Bugt</i> . <i>Bruce Point</i> . Fyr att. norm.	138
<i>Suluian Island</i> . Fyr midlt. for. 137; do. 324; Fyr att. norm.....	495	<i>Askold Island</i> . Fyr fl. o. for.....	2775
<i>Asuncion Pass</i> . Lystd. forsv. 325; do. genudl.	496	<i>Askold Stræde</i> . Forbudt Ankerpl.....	2258
<i>Negros Island</i> . <i>Carmen Shoals</i> . Lystd. midlt. sl. 326; do. att. t.....	497	<i>Putyatina Island N</i> . Forbudt Ankerpl.....	2259
<i>Sebu</i> . <i>Bogo Bugt</i> . Fyr ødel.....	327	<i>Strelok Bugt</i> . Lystd. udl.....	2906
<i>Port Look</i> . Fyr t.....	2963	<i>America Bay</i> Anduvn. <i>Likhacheva Point</i> . Fyr nedl.....	3766
<i>Burias Island</i> . Puller findes ikke.....	2635	<i>Uspeniya Bugt</i> . <i>Obrucheva Point</i> . Fyr t...	2776
<i>Verde Island Passage</i> . Grund findes ikke....	632	<i>Syaukhu Bugt</i> . Lystdr. udl.....	2777
<i>Manila Harbour</i> . Vrag afm.....	797	<i>St. Olga Bugt</i> . Ledefyr for.....	2778
<b>Formosa.</b>		<i>Saint Vladimir Bugt</i> . <i>Cape Balyuzeka</i> Fyr for. 139; <i>North Head</i> Fyr. Taagesign. for.	1382
<i>Oryo</i> . Fyr t. 1642; do. t.....	2715	<i>Yegorova Point</i> . Taagesign. for.....	285
<i>Kiurun Ko</i> . Grunde 207; Afm. for. Forbudt mod Ankring.....	1473	<i>Tartary Bugt</i> . <i>Byelkina Point</i> . Radiofyr opr.	498
<i>Formosa N.-Kyst</i> . Magnetisk Forstyr. ....	3393	<i>Grossevicha Bugt</i> . Fyr for.....	1309
<b>Kina.</b>		<i>Tartary Stræde</i> . <i>Castries Bugt</i> . Forandring af Fyrbelysn.....	1310
<i>Macao Harbour</i> . Fyr midlt. sl.....	284	<i>Kamcharka</i> . <i>Kisyua</i> Floden. Opl. o. Fyr...	3773
<i>Hongkong</i> Havn. Lossepl. afm.....	1308	<i>Bolshaya</i> Floden Munding. Nyt Fyr t...	140
<i>Namoa Island E</i> . Dybde over Grund.....	2841	<i>Ozernaya</i> Floden. Opl. o. Fyr.....	3769
<i>Tinghai</i> og Anduvn. Baaker fj.....	1915	<i>Cape Lopatka</i> . Taagesign. nedl.....	3768
<i>Yang-tze</i> Floden. <i>Hwangpu</i> Munding. Adv.	1168	<i>Krestovoi Point</i> . Opl. o. Fyr.....	3770
<i>Chefoo</i> . Mole ødel.....	633	<i>Avatcha Bay</i> Anduvn. <i>Starichkov Island</i> . Opl. o. Fyr .....	3771
<i>Kwantung</i> Halvø. <i>Ryojun Ko</i> . Fyr for.....	208	<i>Avatcha Bay</i> . Opl. o. Taagesign. o. Fyr..	3772
<i>Pohai</i> Stræde. <i>Encounter Rock N</i> . Grund..	2716	<b>Sakhalin.</b>	
<i>Pohai Bugt</i> . <i>Taku</i> Fyrskib S. Vrag.....	1169	<i>Otomari Ura</i> . Grundt Vand 141; Fyr nedl...	2717
<i>Taku</i> Fyrskib NE. Vrag .....	421	<b>Kurillerne.</b>	
<i>Shallow Bay</i> . Grund .....	3608	<i>Shumshir</i> . Fyr t. 2907; do. t. ....	3315
<i>Kinchau Bugt E</i> . Luftfyr t.....	3394	<b>Alcuterne.</b>	
<i>Lian Tung Bugt</i> . <i>Newchwang</i> Anduvn. Vrag afm.....	2636	<i>Atka Island</i> . <i>Nazan Bugt</i> . Grund.....	3547
<i>Hulutao</i> . Fyr t. ....	994	<b>Japan.</b>	
<i>Yentoa Bugt</i> . Luftfyr t.....	3395	<i>Hokkaido</i> . <i>Sapporo</i> . Luftfyr t.....	1069
<i>Hishika</i> . Luftfyrs Pl. ....	3396	<i>Otaru Ko</i> . Grund.....	1311
<i>Oryoku Ko</i> eller <i>Yalu Kiang</i> . Afm. for....	3397	<i>Rebun To</i> Fyr t.....	423
<b>Chosen (Korea).</b>		<i>Wakkanai</i> . Fyr for.....	2109
<i>Chemulpo</i> Anduvn. <i>Fu To</i> . Taagesign. opr.	1554	<i>Akkeshi Wan</i> . Fyr for. 210; Grund.....	286
<i>Fusan Harbour</i> Anduvn. Nyt Fyr t. 209; <i>Goroku To</i> . Taagesign. opr. 1555; <i>Fusan</i> Havn. Opl. o. Fyrbelysn. ....	2381	<i>Yerimo Zaki</i> . Opl. o. Fyr.....	2964
<i>Namkojin N</i> . Radiofyr opr. ....	3546	<i>Honshu</i> .	
<i>Kotei Ko</i> Anduvn. Fyr t.....	2905	<i>Taisha</i> . Fyr t. ....	1643
<b>Sibirien.</b>		<i>Tateishi Zaki</i> . Fyr forstærket.....	1557
<i>Peter den Stores Bugt</i> . <i>Cape Gamova</i> . Radiofyr opr.....	1556	<i>Wajima Hakuchi</i> . Grund.....	2459
<i>Stenin</i> eller <i>Redcliffe Island</i> . Spirtdr. ind.	3313	<i>Kanaga Se</i> . Grunde.....	2460
<i>Gerasimova Island</i> . Fyr for. ....	2260	<i>Nanao Wan</i> . Lystd. ind.....	2718
<i>Klikova Island SE</i> . Lys- og Fltd. udl....	2583	<i>Uwozu (Uozu)</i> . Fyr t.....	2461
<i>Lavrova Island</i> . Fyr t.....	2584	<i>Sado</i> . Navneforandring.....	424
<i>Ushi Island</i> . Fyr for.....	3103	<i>Kane Ura</i> . Fyr t. Taagesign. opr.....	1770
<i>Amur Bay</i> . <i>Ryechnoi Island</i> . Taagesign. opr. ....	3767	<i>Hirasawa Ko</i> . Fyr t. ....	1771
<i>Amur Bugt</i> . Forbudt Ankerpl. 2262; <i>Firsova Point</i> . Fyr t.....	2842	<i>Nyudo Zaki</i> . Fyr for.....	1644
<i>Baidukov Island</i> . Radiofyr opr.....	1474	<i>Fuku Ura</i> . Fyr for.....	2908
		<i>Tairadate</i> . Fyr midlt. for.....	1916
		<i>Hachinohe Ko</i> . Fyr t. 897; do. er t. ...	1070
		<i>Kamaishi Ko</i> . Fyr t. Bølgebryder opf...	3399
		<i>Riyouri Saki</i> . Fyr t. 898; do. er t.....	1071

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Yotsukura Zaki</i> . Fyr t. ....	<i>Adolphus Channel</i> . <i>Four-Fathom Patches</i> .
<i>Shioya Zaki</i> . Radiofyr opr. ....	Grunde 333; Opl. o. Dybder. ....
<i>Onahama Wan</i> . Fyr for. ....	<i>Hannah Island</i> . Fyr delvis formærket. ....
<i>Uraga Ko</i> . Sp. Omr. frigivet. ....	<i>Cook (Cooktown) Harbour</i> . Dybde i Ledelinie. ....
<i>Otsu Wan</i> . Lystdr. udl. ....	3475
<i>Ito Ko</i> . Fyr t. ....	<i>Meaburn Rock</i> . Afm. for. ....
<i>Mikawa Wan</i> . Fyr t. Bølgebryder opf. ....	3549
<i>Chita Wan</i> . Grund. ....	<i>Mourilyan Harbour</i> . Opl. o. Afm. ....
<i>Yokka ichi Ko</i> . Lystd. fl. ....	3609
<i>Yokkaichi Ko</i> . Nyt Fyr t. ....	<i>Cleveland Bugt</i> . Nyt Luftfyr t. 902; Baaker findes ikke. ....
<i>Tanabe Wan</i> . Fyr t. ....	2638
<i>Osaka Bugt</i> . <i>Osaka Ko</i> . Fyr midlt. sl. ....	<i>Port Denison</i> . Opl. o. Dybde i Ledelinie. ....
995	1562
<i>Naikai</i> . <i>Shodo Sima W</i> . Lystd. udl. ....	<i>Gloucester Passage</i> . Opl. o. Afm. ....
634	2782
<i>Ohiru Jima</i> . Fyr t. ....	<i>Muckay</i> . Luftfyr t. ....
1559	334
<i>Nezumi (Futaomote) Shima</i> . Fyr t. ....	<i>Flat Top Island</i> . Fyr nedl. ....
1313	2312
<i>Shiraishi Seto</i> . Fyr t. ....	<i>Cape Capricorn</i> . Opl. o. Fyr. Signalstat. nedl. ....
1560	2111
<i>Niihama Ko</i> . Fyr t. Bølgebryders bygget. ....	<i>Port Curtis Anduvn</i> . Afm. for. ....
329	2586
<i>Uma Sima</i> . Fyr t. ....	<i>Burnett Floden</i> Indløb. Fyrbaake udl. ....
1072	3106
<i>Yoshiura Wan</i> . Baake opf. ....	<i>Moreton Bugt</i> . Opl. o. Dybde 2208; Afm. for. 2719; Fyr t. 2966; Opl. o. Dybde. Afm. for. ....
2311	3317
<i>Suo-Nada</i> . <i>Ube Ko</i> . Fyr t. 1646; Havn aabnet for Skibsfart. ....	501
1844	<i>New South Wales</i> . <i>Evans Head</i> . Luftfyr t. ....
<i>Shikoku</i> . <i>Komatsushima</i> Ankerplads. Fyr for. ....	211
2110	<i>Smoky Cape</i> Fyr. Synsvide midlt. nedsat. ....
<i>Koti Ko (Urado Ko)</i> . Havn aabnet for Skibsfart. ....	1073
1845	<i>Port Stephens</i> . Grunde. ....
<i>Kataura Wan</i> . Fyr t. ....	3550
3169	<i>Newcastle Harbour</i> . Ledefyr t. 635; For. af Fyrbelysn. og Afm. 798; For. i Fyrbelysn. 1563; Fyr nedl. 2112; Lystd. ind. 2383; Afm. for. 2587; Fyr for. 2967; Grund. ....
<i>Nagasaki Harbour</i> . Baake fj. ....	3476
2965	<i>Port Jackson</i> Anduvn. Kendelige Punkter. ....
<i>Miike Ko</i> . Fyr for. ....	2908
330	<i>Sydney Harbour</i> . Fyr t. 502; Havnebestemmelser. ....
<i>Tasuke Ko</i> . Nyt Fyr t. ....	712
900	<i>Botany Bugt</i> . Radiofyr perm. nedl. ....
<i>Amami O Shima</i> . <i>O Shima Kaikyō</i> . Grund findes ikke. ....	1564
3545	<i>Victoria</i> . <i>Little Rame Head</i> S. Opl. o. Dybde. ....
<i>Sakisima Islands N</i> . <i>Raleigh Island</i> . Opl. o. Pl. ....	1074
1647	<i>Corner Inlet</i> . Opl. o. Fyrbelysn. ....
<i>Pescadores Islands</i> . <i>Kitsushibi</i> . Fyr for. ....	2969
2457	<i>Hobson's Bay</i> . Fyr for. Taagesign. opr. ....
<i>Tokitsu Sho (Tokichi Sho)</i> . Fyr for. ....	2588
2458	<i>Port Phillip</i> . Opl. o. Afm. o. Dybde 287; <i>West Channel</i> . Grund 426; Fyrbaaker odel. ....
	1997
<b>Arafura eller Timorhavet.</b>	<i>Geelong</i> . Luftfyr t. 142; Opl. o. Fyr og Afm. 636; Lystd. udl. 1648; Td. ind. ....
Grunde. ....	3402
3401	<i>Cape Otway</i> . Radiofyr opr. 1846; do. opr. ....
	3318
<b>Australien.</b>	<i>S.-Australien</i> . <i>St. Vincent Bugt</i> . <i>Port Adelaide</i> . Opl. o. Dybder 997; Fyr t. 2209; Forb. Ankerpl. ....
<i>Hamelin Bugt</i> . Fyr t. 1384; <i>Hamelin Island</i> Fyr t. ....	3403
2263	<i>Kangaroo Island</i> . <i>Nepean Bugt</i> . Nyt Fyr t. Baake nedl. ....
<i>Mary Ann Haven</i> . Fyr perm. sl. ....	335
1385	<i>Kangaroo Island</i> . Søm. perm. ind. ....
<i>Esperance Bugt</i> . Fyr for. 1386; <i>Woody Island</i> E. Grund 1996; Grund findes ikke. ....	1649
2779	<i>Spencer Bugt</i> . <i>Port Augusta</i> Anduvn. Grund findes ikke. ....
<i>Busselton Harbour</i> . Fyr for. ....	288
3473	<i>Spencer Bugt</i> . <i>Jarrold Point</i> . Grunde 903; Td. ind. ....
<i>Fremantle</i> . <i>Beagle Rocks</i> . Vragtdr. udl. ....	1847
1772	<i>Spencer Bugt</i> . <i>Tipara Reef</i> . Td. ind. ....
<i>Fremantle</i> . Fyr nedl. Lystd. udl. ....	1848
1773	<i>Princess Royal Harbour</i> . Fyrbelysn. for. ....
<i>Fremantle</i> Anduvn. Grunde 996; Lys- og Klted. fl. Grund 2585; Opl. o. Dybder. ....	2113
2780	<i>Koombanah Bugt</i> . Fyr t. ....
<i>Gage Roads</i> Anduvn. Undervandshindr. ....	1650
331	
<i>Maud Landing</i> . Baake fj. ....	
3548	
<i>Beadon Point N</i> . Lystd. ind. ....	
1387	
<i>Dampier Øhav</i> . <i>Delambre Island</i> E. Grund. ....	
499	
<i>Port Walcott</i> . Ledefyrlinie t. Pier bygget. ....	
901	
<i>Bedout Island</i> . Fyr for. ....	
2909	
<i>Port Darwin</i> Anduvn. Grunde 3316; Opl. o. Dybder. ....	
3400	
<i>Port Darwin</i> . Fyr for. ....	
3474	
<i>Clarence Strait</i> . Grunde 2781; Grund 3104; Td. ind. ....	
3170	
<i>Crocodile Islands N</i> . Rettelse til Pladser for urent Vand. ....	
1561	
<i>Prince of Wales Channel</i> . Grund findes ikke. ....	
3037	
<i>Queensland</i> . <i>South Brother</i> . Grund. ....	
332	
<i>Y Reef</i> . Fyr t. ....	
3105	
	<b>Tasmanien.</b>
	<i>Macquarie Harbour</i> . Fyrbelysn. for. ....
	2844
	<i>West Point</i> . Opl. o. Beliggenhed. ....
	3404
	<i>Perkins Bugt</i> . Nye Grænser for forbudt Ankeringsomraade. ....
	1171
	<i>Banks Stræde</i> . <i>Swan Island</i> . Fyr for. ....
	2843
	<i>Eddystone Point</i> NE. Grund 1075; do. 1388; Grunde. ....
	1775
	<i>Low Head N</i> . Grund 1774; Grunds Beliggenhed. ....
	2783
	<i>Emu Bugt</i> . Opl. o. Lods. ....
	3171
	<i>Tamar Floden</i> . Opl. o. Dybde 1565; Lystd. ind. 2210; <i>Garrow Rock</i> . Uddybn. ....
	2589



## XI.

## Bekendtgørelser m. m.

Bekendtgørelser.	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
<i>Britiske Øer.</i> Opl. o. Stormvarselstat.....	146	<i>Smaalandsfarvandet.</i> <i>Karrebæksminde</i>	
<i>Britiske Øer og Nordsoen.</i> Al. Opl. ang. Miner	145	<i>Havn.</i> Havnereglement.....	2848
<i>Danmark.</i> Centralsteder for „Efterretninger		<i>Smaalandsfarvandet.</i> <i>Næstved Havn.</i>	
for Søfarende“.....	78	<i>Havnereglement.</i> .....	2849
Bekendtgørelse om visse Forholdsregler		Bekendtgørelse om Forbud mod Sejlads	
til Skibsfartens Betyggelse.....	79	og Ophold i Vandomraadet ved Sø-	
Bekendtgørelse vedr. Isbrydningstjene-		værnets Luftmarinestation ved <i>Ko-</i>	
sten.....	80	<i>benhavn.</i> .....	3040
<i>Danske Farvande.</i> Stormvarsler, Vejr-		Bekendtgørelse om Ophævelse af Lods-	
meldinger og Navigationsefterretning-		tvang m. v. for <i>Christiansø Havn.</i> ....	3109
ger af særlig Interesse for Søfart og		<i>Store-Bælt.</i> <i>Lille-Bælt.</i> Farvandet W.	
Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon.		for <i>Samsø</i> og <i>Aarhus Bugt.</i> Øvelser	
<i>Færøerne.</i> Vejrmeldinger pr. Radiotele-		med Miner og Minestrygning. Adv..	3110
fon.....	81	Udsendelse af radiotelegrafiske og radio-	
Meteorologiske Observationer, Storm-		telefoniske Ismeldinger samt trykte	
varsler og Navigationsefterretninger		Isberetninger.....	3610
af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri		<i>Skagen.</i> Opl. o. Redningsstat.....	3611
udsendt pr. Radiotelegraf under Adr.: CQ.....	82	<i>Sundet.</i> Lodstakster.....	3612
Udsendelse af meteorologiske Observa-		<i>Færøerne.</i>	
tioner pr. Radio fra danske Skibe83.	1654	<i>Bordo.</i> <i>Klaksvig.</i> Havnereglement.....	213
Foranstaltninger ved Fund af forankrede		Indberetning om farlige Skibsfartshindringer	
eller sunkne Miner m. m.....	84	i udenlandske Farvande.....	802
Indberetning om observerede Fejl ved		<i>Japan.</i> <i>Naikai.</i> <i>Tokuyama Havn</i> lukket...	1317
Fyrbelysning eller Søafmærkning i		<i>Kanada</i> og <i>Newfoundland.</i> <i>St. Lawrence</i>	
danske Farvande.....	85	<i>Bugt.</i> Ispatrouille.....	1721
Kontrol med Skibe i Anledning af Bor-		<i>Middelhavet.</i> Bestemmelser for Ruter for	
gerkrigen i <i>Spanien</i> .....	86	Handelsskibe i <i>Middelhavet</i> og for Under-	
Signaler for Skibe, der ledsager Under-		vandsbaadsøvelsesomraader.....	90
vandsbaade.....	87	Undervandsbaadsøvelsesomraader. Ret-	
<i>Stednavne</i> rettes i danske Søkort.....	88	telse.....	904
Udsendelse af Radiotelegrafavis.....	89	Undervandsbaadsøvelsesomraader. Ret-	
<i>Sundet.</i> <i>Københavns Havn.</i> Bestemmel-		telse.....	1571
ser om Passage af <i>Knippelsbro</i> og <i>Lan-</i>		<i>Nordlige Atlanterhav.</i> <i>Transatlantiske Damp-</i>	
<i>gebros</i> indskærpes.....	914	skibsruiter. Ispatrouilletjenestestengen optaget	638
<i>Danmarks</i> Skibliste 1938.....	1077	Forandring af Rute.....	1173
<i>Smaalandsfarvandet.</i> Bekendtgørelse ang.		Ispatrouilletjenesten ophørt.....	2519
Sejlads m. v. i <i>Storstrommen</i> ved <i>Stor-</i>		<i>Palæstina.</i> <i>Jaffa.</i> Vanbenkontrol.....	291
<i>stromsbroen.</i> .....	1244	<i>Spanien.</i> Advarsel vedr. Fyr, Miner, Hin-	
<i>Linsfjorden.</i> Bekendtgørelse ang. Sejlads		dringer og Blokade. Sejladsforskrifter...	91
gennem <i>Oddesund Broen.</i> .....	1570	<i>Valencia.</i> Sikkerhedszone flyttet.....	1005
<i>Lille-Bælt.</i> <i>Østersøen.</i> Øvelser med Mi-		<i>Palma de Mallorca.</i> Regler for Besejling	1482
ner. Adv.....	1651	<i>Middelhavet.</i> <i>Base de Rosas.</i> Minesp.	
Bekendtgørelse om Anvendelse af Nor-		udl. Adv.....	3175
mal-Karantænemeddelelser fra Skibe		<i>Baleारiske Øer.</i> <i>Ibiza</i> og <i>Formentera.</i>	
i <i>Søen</i> til danske Havne.....	1776	Fyr sl.....	3323
Assistance for Luftfartøjer.....	2005	<i>Sverige.</i> <i>Stockholm</i> Skærgaard. Opl. o. Kyst-	
<i>Fakse Bugt.</i> <i>Hjælm Bugt.</i> <i>Samsø,</i> Far-		radiostationer.....	905
vandet E. for. <i>Nyborg Fjord,</i> Far-		Forandrede Tider for Udsendelse af Ra-	
vandet S. for. Øvelser med Miner.		diovejrmeldinger, Navigationsefterret-	
Adv.....	2054	ninger og Ismeldinger.....	906
Bekendtgørelse om Mønstring af Skibs-		Opmaalingssarbejder 1938. Midt. Mær-	
mandskab.....	2117	ker for Søopmaaling og Triangulation.	
<i>Kattegat.</i> <i>Mariager Fjord.</i> <i>Hobro.</i> Hav-		Adv.....	1245
nerereglement.....	2264		
Bekendtgørelse ang. Forholdsregler til		<b>Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.</b>	
Betyggelse mod Dybdeforringelser i		<i>Danmark.</i> Side 205. 335. 427. 507.	
danske Farvande.....	2385	<i>England.</i> Side 27. 40. 49. 59. 67. 80. 91. 101. 123.	
<i>Esbjerg.</i> Havnereglement forandret...	2518	150. 165. 176. 190. 203. 215. 263. 273. 293. 303.	
Bekendtgørelse om Indførelse af Lods-		314. 316. 332. 345. 355. 363. 387. 396. 405. 414.	
tvang ved Sejlads paa det uddybede		425. 435. 463. 485. 517. 530. 551. 562. 572. 584.	
Løb gennem <i>Karrebæk Fjord</i> m. m.		<i>Finland.</i> Side 60. 215. 263. 387.	
til <i>Næstved</i> .....	2522	<i>Norge.</i> Side 50.	
Bekendtgørelse ang. Sejladsen paa det		<i>Sverige.</i> Side 112. 150. 165. 303.	
uddybede Løb gennem <i>Karrebæk Fjord</i>		<i>Tyskland.</i> Side 28. 50. 91. 101. 123. 176. 190. 203.	
m. m. til <i>Næstved.</i> .....	2722	263. 273. 293. 396. 405. 435. 530.	

**421. Holland. IJmuiden. Radiofyr oprettet.**

(N. t. M. Nr. 207. London 1939.)

Paa c. 52° 28' N. 4° 34' E., 0,060 Sm 196° fra det hvide, faste Fyr S. for *South Outer Canal*, er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 306,5 kc/s (979 m). Type: A2.

Signalet er, som følger:

a. Bogstavet Y, 1 Gang .....	4,0 s.	} (15 s.)
b. Pause .....	0,5 s.	
c. En lang Streg .....	10,0 s.	
d. Pause .....	0,5 s.	
Gentagelse af Signalgruppen a—d 7 Gange .....	1 m. 45 s.	
Pause .....	4 m.	
Periode .....	6 m.	

Sendetider:

Under Taage og i usigtbart Vejr: Hele Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved fuldt Klokkeslet.

I klart Vejr: Signalet 2 Gange hver hele og halve Time.

A n m. Radiofyret er for Tiden at betragte som værende til Forsøg og er udsat for at blive afbrudt. Nøjagtigheden af Pejlinger, som kun danner en lille Vinkel med Kystlinien, maa man ikke stole paa.

(Kort Nr. 264.)

**422. (T). England. Themsen Munding. Oaze Deep. Lystønder udlægges midlertidigt til Forsøg.**

(N. t. N. Nr. 3. Trinity House, London 1939.)

Omkring den 17. Februar d. A. udlægges i Forsøgsøjemed tre røde Lystønder, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, ved S.-Siden af *Oaze Deep*, som følger:

„*Experimental No. 1*“ 2,0 Sm 32° fra *Middle Ground* Baake.

„*Experimental No. 2*“ 2,05 Sm 9° - — — —

„*Experimental No. 3*“ 1,05 Sm 337° - — — —

Tønderne inddrages uden nærmere Meddelelse.

c. 51° 28' N. 0° 56' E.

**423. England. Harwich. Sprængningsoperationer og Uddybning tilendebragt.**

(N. t. M. Nr. 206. London 1939.)

Sprængningsoperationerne og Uddybningsarbejderne i Hovedløbet mellem *Landguard* og *Harwich* er nu tilendebragt.

c. 51° 36½' N. 1° 19' E.

(E. f. S. Nr. 37/2908 1937.)

**424. Skotland. Firth of Forth. Portobello. Kendelig Skorsten.**

(N. t. M. Nr. 237. London 1939.)

En kendelig Skorsten staar paa c. 55° 58' N. 3° 07' W., 1,86 Sm 290° fra det røde, faste Fyr paa *Fisherrow Harbour* Bølgebryder.

(Kort Nr. 264.)

**425. Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.**

(N. t. M. Nr. 218. London 1939.)

E. f. S. Nr. 24/1803 1938 annulleres og erstattes med:

Det er forbudt at ankre eller fiske indenfor et Omraade med følgende Grænser:

E. - G r æ n s e : Fra *Craig Demoss* Baake (a) til *Oxcars* Fyr (b) og derfra i Retningen 179° til S.-Kysten (c).

W. - G r æ n s e : Fra *John Dea's Craig* (d), c. 0,65 Sm 232° fra *Craig Demoss* Baake, 1,5 Sm i Retningen 199° til (e), derfra 1,12 Sm i Retningen 119° til (f) og derfra i Retningen 180° til Kysten (g).

N. - o g S. - G r æ n s e r n e : Kysten.

Punkterne (c), (d) og (g) er afmærket med røde Pælebaaker og Punkterne (c) og (f) med grøn- og hvidmalede Stumptønder.

*Craig Demoss* Baake: c. 56° 02' N. 3° 18' W.

### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

426. (T). Engelske Kanaloer. Jersey. Demie de Pas. Fyr midlertidig slukket.  
(N. t. M. Nr. 221. London 1939.)  
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 49° 09' N. 2° 06' W. er for Tiden slukket.
427. Engelske Kanaloer. Alderney. Corbet Rock. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 199. London 1939.)  
*Corbet Rock* Fyr paa c. 49° 43' N. 2° 14' W. er permanent nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 8/570 1938.)

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

428. (T). Frankrig. Quiberon Bugt. Vrag afmærket.  
(A. a. N. Nr. 3/197. Paris 1939.)  
Vraget af Blokskibet *Bourbaki*, der ligger sunket c. 800 m E. for *Port Haliguen* Fyr, er afmærket med 2 grønne Tønder ved Forskibet og Agterskibet.  
*Port Haliguen* Fyr: c. 47° 29',<sub>2</sub> N. 3° 06',<sub>2</sub> W.  
(E. f. S. Nr. 3/213 1939.)
429. (T). Frankrig. Quiberon. Undervandshindringer.  
(A. a. N. Nr. 3/196. Paris 1939.)  
Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, er for et Tidsrum af c. 3 Maaneder udlagt paa en Linie fra et Punkt 3700 m 247° fra *Ile Dumet* Fyr paa en Strækning af 500 m i Retningen 247°. De to Endepunkter er hvert afmærket med en grøn Tønde.  
*Ile Dumet* Fyr: c. 47° 24',<sub>R</sub> N. 2° 37',<sub>2</sub> W.
430. (T). Frankrig. Lorient Anduvning. Vrag.  
(A. a. N. Nr. 3/195. Paris 1939.)  
Vraget af Trawleren *Rose-Marie*, der rager over Vandet ved Lavvande, ligger sunket c. 40 m N. for *Port-Louis* Kastels Fyrtårn, der er beliggende paa c. 47° 26',<sub>6</sub> N. 3° 21',<sub>9</sub> W.
431. (T). Afrika W.-Kyst. Luderitz Bugt. Afmærkning forandres midlertidig.  
(N. t. M. Nr. 244. London 1939.)  
*Angra Rock* Fløjtetønde paa c. 26° 37' S. 15° 07' E. ombyttes i Tiden fra omkring den 7. Marts d. A. og i c. 3 Uger med en sort Spidstønde.
432. Kap Verds Øerne. Cima Island. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 241. London 1939.)  
Paa S.-Enden af *Cima Island* er paa c. 14° 57' N. 24° 38' W., 3,7 Sm 24° fra *Brava* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20<sup>s</sup>. Flammens Højde: 80 m. Synsvidde: 17 Sm. Hvidt Fyrlhus med en rød Fyrlanterne. Fyret er ubevogtet.
433. Bermudas Øerne. Granaway Deep. Tønder inddraget.  
(N. t. M. Nr. 225. London 1939.)  
De røde Spidstønder henholdsvis c. 0,<sub>15</sub> Sm 192° og c. 0,<sub>15</sub> Sm 145° fra *Ports Island* Flagstang, er permanent inddraget. c. 32° 17' N. 64° 49' W.
434. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Delaware Floden. Old Reedy Island. Taagesignal forandres.  
(N. t. M. Nr. 3/123. Washington 1939.)  
Omkring den 10. Februar d. A. forandres Taagesignalet ved *Old Reedy Island* Fyr paa c. 39° 30' N. 75° 34' W. til Signal med Luftmembran, Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 18<sup>s</sup>. Hvis Luftmembranen kommer i Uorden, afgives Taagesignalet med Klokke, et Slag hver 15<sup>s</sup>.

435. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Undervandshindring fjernet.  
(N. t. M. Nr. 3/125. Washington 1939.)  
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. 36° 57' N. 76° 22' W., c. 1,5 Sm 86° fra *Newport News Middle Ground* Fyr, er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 4/284 1939.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

436. Britisk Honduras. Belize Anduvning. Grund.  
(N. t. M. Nr. 216. London 1939.)  
En Grund (Koral) med 8,2 m Vand rapporteres at ligge paa 17° 13' 54" N. 88° 09' 48" W., 9 Sm 229° fra *English Cay* hvide Blinkfyr.
437. Karaibiske Hav. Navassa Island. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 201. London 1939.)  
*Navassa Island* Fyrs Synsvide er nu 21 Sm. c. 18° 24' N. 75° 01' W.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

438. (T). Spanien. Castellon de la Plana Red. Vragafmærkning forsvundet.  
(B. a. Z. Nr. 25/285. 's-Gravenhage 1939.)  
De 2 Tønder, der afmærkede Vraget paa c. 39° 58' N. 0° 02' E., 0,7 Sm 148° fra *Castellon* Fyr, er forsvundet.  
(E. f. S. Nr. 3/196 1938.)
439. Frankrig. Golfe Juan. Vallauris Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 3/194. Paris 1939.)  
*Vallauris* Fyr paa c. 43° 34',1 N. 7° 03',7 E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.
440. Sicilien E.-Kyst. Port Augusta. Oplysning om Lystønder.  
(N. t. M. Nr. 208. London 1939.)  
1. En rød Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt paa c. 37° 12' N. 15° 14' E., 0,022 Sm 140° fra det grønne Blinkfyr ved N.-Siden af Indløbet.  
2. Lystønden S. for (1) er flyttet c. 0,02 Sm SW. efter og ligger nu 0,11 Sm 178° fra (1). Samtidig er Fyrkarakteren forandret fra rødt, fast Lys til rødt Et-Blink.
441. Italien. Adriaterhavet. Panzano Bugt. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.  
(A. a. N. Nr. 3/14. Genua 1939.)  
Vraget, der laa sunket paa 45° 45' 10" N. 13° 35' 30" E., er fjernet og Vraglystønden inddraget.  
(E. f. S. Nr. 2/134 1939.)
442. Grækenland. Khalkidique. Cap Paliuri. Fyr tændt.  
(A. a. N. Nr. 22 (7). Athen 1939.)  
Paa *Cap Paliuri* er paa c. 39° 55' N. 23° 45' E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Synsvide: 12 Sm.
443. Grækenland. Corinth Canal aabnes atter for Trafik.  
(A. a. N. Nr. 18 (6). Athen 1939.)  
Reparationsarbejdet i *Corinth Canal* forventes afsluttet i Midten af Februar d. A., hvorefter Kanalen atter vil være aaben for Trafik.  
c. 37° 55' N. 23° 00' E.  
(E. f. S. Nr. 51/3673 1938.)



- 444. Rusland. Sorte Hav. Kerch. Yenikale Stræde. Cape Kiz-Aul forandret.**  
(N. t. M. Nr. 243. London 1939.)  
*Cape Kiz-Aul Fyr* paa c. 45° 04' N. 36° 22' E. er forandret og lyser nu, som følger:
1. Svagt hvidt i Pej. fra 244° til 253°.
  2. Rødt i Pej. fra 253° til 274°.
  3. Hvidt i — - 274° - 60½°.
  4. Grønt i — - 60½° - 70°.
- Løvrigt uforandret.
- 445. Alger. Cherchell. Oplysning om Fyr.**  
(A. a. N. Nr. 3/191. Paris 1939.)
1. Fyret *Jetée Joinville* paa c. 36° 37' N. 2° 12' E. viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvid Søjle.
  2. Fyret paa N.-Spidsen af *Quai Est* viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 7,5 m. Synsvidde: 7 Sm. Hvid Søjle.
  3. Fyret paa E.-Spidsen af *Quai Nord* viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 7,5 m. Synsvidde: 6 Sm. Hvid Søjle.
- 446. (T). Alger. Cherchell. Fyr midlertidig forandret.**  
(A. a. N. Nr. 3/192. Paris 1939.)  
Lysevnen i *Cherchell Fort Joinville Fyr* med Gruppe-Formørkelser paa c. 36° 36',8 N. 2° 11',8 E. er midlertidig forøget til Forsøg. Synsvidde: 25 Sm.
- 447. Marokko. Spansk Marokko. Minefare. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 5/517. Berlin 1939.)  
Miner er udlagt mellem *Melilla* (c. 35° 18' N. 2° 56' W.) og *Alhucemas*. Det er forbudt at nærme sig Kysten uden Lods. De til *Alhucemas* bestemte Skibe maa tage Lods i *Melilla* eller *Ceuta*. I Indløbet til *Ceuta* er udlagt Miner. Skibe maa kun løbe ind om Dagen og med Lods ombord.  
A d v a r s e l. Alle Skibe, der forsøger at nærme sig Kysten i en Afstand af under 3 Sm, vil uden Varsel blive torpederet eller beskudt.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 448. (T). Persiske Bugt. Shatt al Arab Anduvning. Undervandshindring.**  
(N. t. M. Nr. 181. London 1939.)  
En firkantet Jerntank, der er farlig for Sejladsen, rapporteres at ligge sunket paa c. 29° 36' N. 48° 50' E.
- 449. Portugisisk E.-Afrika. Mozimbwa Bugt. Oplysning om Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 245. London 1939.)
1. En sort Stumtønde er udlagt 5,5 Sm 253° fra *Tambuzi Island Fyr*, der er beliggende paa c. 11° 22' S. 40° 39' E.
  2. Den sorte Stumtønde 12,3 Sm 280½° fra det i (1) nævnte Fyr er permanent inddraget.
- 450. Forindien W.-Kyst. Port Chaul. Tønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 212. London 1939.)  
En sort Stumtønde er udlagt paa c. 18° 33' N. 72° 54' E., 1,55 Sm 264° fra Taarnet i *Revdanda gamle Fort*.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 451. Siam Bugt. Siam. Bangkok Anduvning. Lystønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 246. London 1939.)  
Lystønden med hvidt Et-Blink paa c. 13° 31' N. 100° 38' E., 0,85 Sm 196° fra det forreste Ledefyr, er permanent inddraget.

452. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Kua Hoi. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 195. London 1939.)  
Paa c. 18° 45' N. 105° 45' E., 10,4 Sm 253° fra NW.-Spidsen af *Hon Matt Island*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 9<sup>s</sup>. Synsvide: 12 Sm.
453. Filippinerne. Luzon N.-Kyst. Linao Anduvning. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 247. London 1939.)  
En Dybde paa 1,5 m Vand er fundet paa c. 18° 23' N. 121° 38' E., 1,8 Sm 97° fra *Linao Fyr*, hvor der i Kortet er angivet 7,3 m.
454. Japan. Honshu N.-Kyst. Aji-ga-sawa. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 183. London 1939.)  
Paa c. 40° 47' N. 140° 12' E., 6,9 Sm 338° fra *Sasamori Yama* 668 m Top, er tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 11 Sm. Rødt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.
455. Japan. Honshu S.-Kyst. Irako Suido. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 209. London 1939.)  
Tønden, der afmærkede *Kodzukami Sho* paa c. 34° 33' N. 137° 00' E., er permanent inddraget.
456. Japan. Naikai. Nao Shima S. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 182. London 1939.)  
1. Paa Midten af *Manaita Ishi* er paa c. 34° 27' N. 133° 58' E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 10 Sm. Rødt, rundt Taarn med sorte Bælter. Fyret er ubevogtet.  
2. Lystønden, der i Kortet er angivet at ligge c. 0,1 Sm E. for (1), er permanent inddraget.
457. (T). Australien N.-Kyst. Torres Stræde. Thursday Island Harbour. Under-  
vandshindring. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 233. London 1939.)  
En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 10° 36' S. 142° 13' E., 0,3 Sm 126° fra Flagstangen E. for *Vivien Point*.  
A d v a r s e l : Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at en Palle med 4,9 m Vand ved Springtidslavvande rapporteres at ligge i Passagen mellem *Normandy Sound Ledge* og *Hovell Rock*.
458. Australien. Queensland. Y (Wyborn) Reef. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 230. London 1939.)  
Paa E.-Siden af *Y Reef* er paa 10° 49' (15") S. 142° 46' (15") E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20<sup>s</sup>. Flammens Højde: 23 m. Synsvide: 14 Sm. Rødt Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.  
Navnet *Y Reef* skal forandres til *Wyborn Reef*.  
(E. f. S. Nr. 43/3105 1938.)
459. Australien. Queensland. Great Barrier Reef. Forandring af Navne.  
(N. t. M. Nr. 229. London 1939.)  
1. Navnet *Tih Tih(tt) Reef* paa c. 13° 09' S. 143° 37' E. er forandret til *Waterwitch Reef*.  
2. Navnet *Dhu(d)* paa c. 14° 08' S. 144° 00' E. er forandret til *Wharton Reef*.
460. (P). Australien. Queensland. Moreton Island. Fyrbelysning forandres.  
(N. t. M. Nr. 228. London 1939.)  
1. Omkring den 2. Marts d. A. tændes paa *North Point* paa c. 27° 01' S. 153° 27' E., 0,84 Sm 315° fra *Cape Moreton Fyr*, et nyt Fyr, der skal vise hvidt og rødt Et-Blink. Flammens Højde: 23 m. Synsvide: 14 Sm.  
2. Naar det i (1) nævnte Fyr er tændt, nedlægges *Yellow Patch Fyr* c. 0,225 Sm SW. for *North Point*.

- 461. Australien. New South Wales. Wollongong Harbour. Advarsel.**  
 (N. t. M. Nr. 210. London 1939.)  
 Et grønt Fyr vises fra Balkonen paa Fyrtaarnet paa *Wollongong Hd.*, naar det er farligt at løbe ind i Havnen.  
 c. 34° 26' S. 150° 56' E.
- 462. Australien. Victoria. Westernport. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 231. London 1939.)  
 Det hvide Blinkfyr paa c. 38° 19' S. 145° 12' E., paa *North Arm, Hastings Pier*, er forandret til at vise rødt, fast Lys. Flammens Højde: 5 m. Fyret er nu ubevogtet.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 463. Danmark. Udsendelse af Vejrmedlinger m. m. pr. Radiotelefon. Rettelse til E. f. S. Nr. 1/67 1939.**  
 I E. f. S. Nr. 1/67 1939, Pkt. 2, rettes i øverste Linie, Pag. 18 Kalundborg 1261 m til *Kalundborg 1250 m.*  
 (Danske Lods, Side 67.)
- 464. Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.**  
 E. f. S. Nr. 1/77 1939 annulleres og erstattes med:  
 Der udsendes 2 Gange daglig en radiotelegraferet Avis for danske Søfarende. Udsendelsen foregaar over *Skamlebæk* indtil videre Kl. 0100 G. M. T. paa Frekvensen 5725. kc/s (52,4 m) og Kl. 1620 G. M. T. paa Frekvensen 8595 kc/s (34,9 m).  
 Sendetid for hver Udsendelse ca. 25 Min.  
 Avisen Kl. 0100 vil i alt væsentlig være en Gentagelse af den forudgaaende Kl. 1620 udsendte Avis.  
 (Danske Lods, Side 66.)

## Tillæg.

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

- 465. Danmark. Sundet. Prøvesten. Lys- og Klokketonde flyttet.**  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 3/192 1939 meddeles, at Lys- og Klokketønden *Prøvesten* paa 55° 40' (45") N. 12° 38' (53") E. er flyttet 150 m. E. efter og nu ligger i 14 m Vand.  
 (E. f. S. Nr. 3/192 1939. Kort Nr. 303, 285, 210, 249, 278 og 280. Danske Lods, Side 275 og Tillæg Nr. 3, Side 44. Fyr-Fort. Nr. 306. Søvn.-Fort., Side 43, Nr. 9.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet  
"SKANDINAVIA"  
Stiftet 1899  
Aktiekapital 8 Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ OG TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*Iøvrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner  
Kulsyre-Ildslukningsanlæg  
Brandalarmeringsanlæg  
Oliefyrringsanlæg  
Staalpropeller  
Oliefiltre  
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre  
Evaporatorer  
Armatuer  
Pumper  
Ventilatorer  
etc.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
**AALBORG**

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.  
»Maritime«

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO**  
SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867  
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler  
**KORSØR**

Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
(AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)  
**AARHUS**

TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.  
»BERGSMITHS«

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## RANDERS

**Rasmus Christensen**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
**RANDERS**

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1876  
**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**CARL HASSAGER & CO**  
Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**RANDERS**

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## SKIVE

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SKIVE**

TELEFON  
386 & 786

TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 7

TORS DAG 16. FEBRUAR 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### HVOR DER SUBVENTIONERES

I Norden har man altid sat en Ære i at kunne klare sig uden Statssubvention under den ene eller den anden Form. Det gør Danmarks, Norges og Sveriges Skibsfart da ogsaa den Dag i Dag. Men det kan ikke nægtes, at der i Øjeblikket blæser en højst ublid Vind imod en fri og selvstændig Skibsfart, idet der i det ene Land efter det andet er ydet eller forhandles om at yde Skibsfarten en gennemgaaende meget betydelig Statsstøtte.

I mange Lande, hvor man hidtil har haft Subsidier, virker det Skridt, England nu er ved at tage, yderligere stimulerende, hvilket er meget beklageligt, men en naturlig Følge af Udviklingen.

Fra Belgien meddeles saaledes, at det belgiske Parlament har givet Regeringen Fuldmagt til at garantere for indtil 375 Mill. Fr. for Udlaan gennem de almindelige Kreditinstitutioner til belgiske Redere til Nybygninger eller Moderniseringer, fortrinsvis til Arbejder paa belgiske Værfter. Yderligere stilles der pr. Aar 11¼ Mill. Fr. til Raadighed som direkte Tilskud til de belgiske Rederier, der benytter sig af det omtalte Laanetilbud, — man gør indenfor danske Skibsfartskredse gældende, at skulde der herhjemme tænkes etableret en lignende Statsstøtte til dansk Skibsfart, vilde det komme til at dreje sig om adskillige Hundrede Mill. Kr.

I Frankrig har der allerede gennem flere Aar været ydet betydelig direkte Støtte fra Statens Side til Skibsfarten. Ganske tilsvarende er Tilfældet i Italien.

Kommer nu England ogsaa med betydelig Statssubvention for den britiske Skibsfart, vil Skibsfarten i de Lande, hvor man af al Evne søger at holde sig klar af Statsstøtten, være mere end vanskeligt stillet. Ikke mindst, hvis Forholdene samtidig — saaledes som Tilfældet i stigende Grad synes at skulle blive det herhjemme — udvikler sig derhen, at baade Overenskomsterne med Mandskabsorganisationerne betyder fortsat Stigning, og at Lovgivningsmagten gennem Bemandingsforhold o. s. v. sætter Skibsfartens Udgifter endnu yderligere op. Det bliver efterhaanden vanskeligt for dansk Skibsfart at klare alle disse Skær.

### DEN DANSKE HANDELSFLAADE I 1938

Danmarks Skibsliste bringer de nyeste Tal over Danmarks Handelsflaade:

Den 1. Januar 1938 bestod den samlede danske Handelsflaade af ialt 2053 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1.188.067 Tons, hvis Fordeling paa de enkelte Skibsorter er angivet nedenfor.

I Løbet af Aaret 1938 har der været en Netto-Tilgang paa 42 Skibe og 45.841 Brutto-Tons, og den danske Handelsflaade omfattede 1. Januar 1939 i alt 2095 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1.233.908 Tons. Til Sammenligning kan anføres, at der i 1937 var en Netto-Afgang i den danske Handelsflaade paa 19 Skibe og 1425 Brutto-Tons.

Indenfor de enkelte Skibskategorier har Udviklingen været følgende:

Den 1. Januar 1938 fandtes der i det danske Skibsregister optaget i alt 521 Dampskibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 570,341 Tons.

I Aarets Løb har der været en Tilgang paa 15 Dampskibe og 27.709 Brutto-Tons, fordelt saaledes:

Nybygninger . . . . .	2 med	3.752 Tons
købt fra Udlandet ..	13 -	23,400 -
ved Ommaaling ....	0 -	557 -

medens der har været en Afgang paa 16 Dampskibe og 13.094 Brutto-Tons, fordelt saaledes:

solgt til Udlandet ..	11 med	10.895 Tons
forlist . . . . .	1 -	844 -
ophugget . . . . .	3 -	1.235 -
overf. til Motorskib .	1 -	29 -
ved Ommaaling ....	0 -	91 -

Der har altsaa i 1938 været en Netto-Tilgang paa 14.165 Brutto-Tons, medens Skibs-Antallet er gaaet 1 ned, saaledes at Dampskibsflaaden den 1. Januar 1939 bestaar af i alt 520 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 584.956 Tons.

Den 1. Januar 1938 bestod Motorskibsflaaden af ialt 230 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 540.705 Tons.

I Aarets Løb har der været en Tilgang paa 17 Motorskibe og 39.261 Brutto-Tons, fordelt saaledes:

Nybygninger . . . . .	14 med	32.664 Tons
købt fra Udlandet ..	1 -	3.198 -
overf. fra Dampskib .	1 -	29 -
ældre optaget . . . . .	1 -	32 -
ved Ommaaling ....	0 -	3.338 -

medens der har været en Afgang paa 6 Motorskibe og 10.386 Brutto-Tons, fordelt saaledes:

solgt til Udlandet ..	3 med	287 Tons
forlist . . . . .	1 -	6.645 -
overf. til Motorsejl .	2 -	213 -
ved Ommaaling ....	0 -	3.241 -

Der har i 1938 været en Netto-Tilgang paa 11 Skibe og 28.875 Brutto-Tons, saaledes at Motorskibsflaaden den 1. Januar 1939 bestaar af i alt 241 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 569.580 Tons.

Den 1. Januar 1938 bestod Motorsejlskibsflaaden af i alt 1284 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 75.671 Tons.

I Aarets Løb har der været en Tilgang paa 57 Motorsejlskibe og 3.694 Brutto-Tons, fordelt saaledes:

Nybygninger . . . . .	32 med	1.177 Tons
købt fra Udlandet ..	21 -	2.103 -
overf. fra Motorskib .	2 -	213 -
overf. fra Sejlskib ..	2 -	75 -
ved Ommaaling ....	0 -	126 -

medens der har været en Afgang paa 23 Motorsejlskibe og 1576 Brutto-Tons, fordelt saaledes:

solgt til Udlandet ..	7 med	673 Tons
forlist . . . . .	14 -	788 -
ophugget . . . . .	2 -	73 -
ved Ommaaling ....	0 -	42 -

Der har saaledes i 1938 været en Netto-Tilgang paa 34 Skibe og 2.118 Brutto-Tons, saaledes at Motorsejlskibsflaaden den 1ste Januar 1939 bestaar af i alt 1318 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 77.789 Tons.

Den 1. Januar 1938 bestod Sejlskibsflaaden af i alt 18 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1350 Tons:

købt fra Udlandet .. 1 med 331 Tons  
medens der har været en Adgang paa 3 Skibe og 98 Brutto-Tons, fordelt saaledes:

forsynet med Motor . . . . . 2 med 75 Tons  
ophugget . . . . . 1 - 23 -

Der har saaledes i 1938 været en Netto-Tilgang paa 233 Tons Brutto, medens Skibs-Antallet er gaaet 2 ned, saaledes at Sejlskibsflaaden den 1. Januar 1939 bestaar af i alt 16 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1583 Tons.

### FINLAND OG SUBSIDIERNE

I Anledning af de Forslag om Statsunderstøttelse for den britiske Søfart, som er fremkommet, skriver det kendte store finske Blad Hufvudstadsbladet forleden, at man efter alt at dømme snart staar overfor den Situation, at Verdens største Søfartsland slutter sig til dem, der erstatter den frie Prisdannelse ved Befragtninger med et kunstigt Fragtniveau. Hvilke Maader man fra engelsk Side vil anvende, er for tidligt at forudsige, men under alle Omstændigheder vil en saadan Støtte i Længden vanskeliggøre Virksomhedsmulighederne for den finske Skibsfart. Da Finland ikke har Mulighed for kraftigt at møde disse Vanskeligheder, maa man stole paa Skibsfartens egen Tilpasningsevne, som tidligere har vist sig stor. Statssubvention tiltaler ikke finske Skibsfartskredse, men et Krav kan de stille til Statsmagten, nemlig at den ikke forøger Byrderne for Skibsfarten, specielt ved Ratificering af den internationale Arbejdskonferences Konventionsforslag om Søfolks Arbejdstid. Naar f. Eks. England af Hensyn til Rederiernes Rentabilitet ikke har kunnet gaa med til dette Forslag, og alligevel nu forbereder sig paa at subsidiere Søfartsnæringen, er der al Anledning for Finland til ogsaa at se paa Realiteter og være tilbageholden.

### RISIKABEL SOVJETBEFRAGTNING

En engelsk Reder har haft en højst ubehagelig Erfaring med Sovjetrusland, efter hvad der meddeles i den engelske Skibsfartspresse. Det var ham umuligt at faa sine lovlige Krav anerkendt af sovjetrusiske Befragtere. En engelsk Damper paa ca. 7000 Tons timechartredes for 45 Dage af en Koncern i Moskva, som almindeligvis siges at være et Organ for Sovjetregeringen. Under de Rejser, Damperen foretog, opstod der Tvist om et Beløb paa 31.000 £, som Rederen mente at have Ret til at fordr af Befragteren. Da Certepartiet foreskrev, at alle Stridigheder skulde indbringes for en Voldgiftsdomstol, og Befragteren bestred Kravet, fordrerede Rederiet, at Sagen skulde afgøres ved Voldgiftsdomstol, samtidig med at Rederiet udvalgte sine Repræsentanter til Domstolen. Nogle Dage senere udsaa Befragteren til Voldgiftsdommer en i London boende Russer. Først seks Maaneder efter kunde de første Forhandlinger finde Sted mellem Voldgiftsmændene, og her erklærede den russiske Repræsentant, at han ikke kunde forhandle, da han manglede de Oplysninger og Direktiver, som var nødvendige for ham. Efter en Maanedes yderligere Venten skrev han et Brev, hvori han meddelte, at han paa Grund af Sygdom havde set sig nødsaget til at give Afkald paa at være Voldgiftsdommer. Efter forgæves Anstrengelse for at faa Befragteren til at udnævne en ny Repræsentant til Voldgiftsdomstolen, henvendte Rederiet sig til det engelske Udenrigsministerium, som efter omhyggelige Undersøgelser via Gesandtskabet i Moskva kun kunde meddele, at, efter Opgivelse fra Sovjetregeringen, havde det saakaldte »Sovjet Agency« nægtet at underkaste sig Voldgiftsdommen, eftersom det ikke længere repræsenterede den chartrende Befragtningskoncern i Moskva, som forøvrigt var likvideret og ikke længere eksisterede som juridisk Person. Saa stod Rederen der, uden nogen Mulighed for at faa Erstatning for sine efter hans Mening fuldt berettigede Krav og endnu mere uden Mulighed for at kunne indstævne de ansvarlige.

En saadan Erfaring maa være en Advarsel for Redere, der befragter deres Skibe til Sovjetregeringsorganer, uden at de faar fuldt tilforladelige Garantier for, at Befragteren kommer til at opfylde det Ansvar, han paatager sig ved Befragtningen.

### TRAFIKEN PAA CASABLANCA

Der foreligger nu Statistik over Trafiken paa Casablanca Havn i 1938, fordelt paa de forskellige Lande, og den viser følgende:

Land	Antal Skibe	%	N. R. T.
Frankrig . . . . .	723	34,31	3.516.687
England . . . . .	246	11,67	1.185.102
Italien . . . . .	157	7,45	715.477
Tyskland . . . . .	185	8,78	617.096
Norge . . . . .	161	7,64	525.918
U. S. A. . . . .	50	2,38	241.483
Danmark . . . . .	131	6,22	230.141
Jugoslavien . . . . .	73	3,46	207.587
Sverige . . . . .	55	2,61	126.455
Grækenland . . . . .	21	1,00	59.714
Portugal . . . . .	154	7,31	54.981
Japan . . . . .	6	0,28	46.302
Holland . . . . .	10	0,47	40.632
Marokko . . . . .	56	2,66	33.529
Lettland . . . . .	6	0,28	17.809
Belgien . . . . .	13	0,62	18.194
Polen . . . . .	8	0,38	18.857
Spanien . . . . .	48	2,28	8.000
Estland . . . . .	2	0,10	4.176
Finland . . . . .	1	0,05	2.959
Kina . . . . .	1	0,05	2.486
Ialt . . . . .	2107	1,00	7.673.583

### KULLENE

Der er nu opnaaet Enighed mellem de store kulekporterende Lande, og bl. a. er der blevet underskrevet en engelsk-tysk Aftale om et Kul-Kartel.

I Forvejen fandtes en Kul-Aftale mellem England og Polen. Nu foreligger altsaa den engelske Aftale med Tyskland, og det er Hensigten gennem kommende Forhandlinger at faa ogsaa en tysk-polsk Aftale i Stand og at faa Hollands Tilslutning til Kartellet, der derefter omfatter de vigtigste kulproducerende Lande i Europa.

Formalet med Kul-Kartellet er et dobbeltsidet — at fordele de kulekporterende Landes Afsætningsmarkeder gennem en bestemt Kvotaordning, og at forsøge gennemført en prishævende Prispolitik.

Under de stedfundne engelsk-tyske Forhandlinger har Kvota-Spørgsmaalet utvivlsomt voldt adskillige Vanskeligheder, idet Tyskland har stillet ret vidtgaaende Krav, men det menes dog, at Tyskland under Hensyn til vigende Kuleksport i 1938 har maattet gøre visse Indrømmelser — Produktions- og Eksporttallene for de to Lande for 1938 foreligger endnu ikke, men i 1937 var Englands Kulproduktion ca. 245 Mill. Tons. Eksporten inklusive Bunkers ca. 53 Mill. Tons, eksklusive Bunkers ca. 40 Mill. Tons, mens Produktionen i Tyskland, inklusive Saar-Distriktet, var ca. 184 Mill. Tons, Eksporten inklusive Bunkers ca. 38 Mill. Tons. England har saaledes utvivlsomt forbeholdt sig en noget større Eksport-Kvota end Tyskland og menes at have ført dette Standpunkt igennem.

Kartellets andet Formaal, Fastlæggelsen af bestemte Minimumspriser — analogt med, hvad Tilfældet er for det eksisterende Koks-Kartel, menes at ville volde adskilligt større Vanskeligheder paa Grund af Kullenes stærkt afvigende Kvalitet, med mindre man vil gaa til Fastlæggelsen af en lang Række Minimumspriser, for de skiftende Kvaliteter.

Man er indenfor den danske Kulimport indstillet paa, at de nu foreliggende Kartel-Aftaler vil bevirke

en vis Stimulering af hele Markedet, maaske med Mulighed for fastere Priser.

Bortset fra dette specielle Punkt vil Kartellets Dan-nelse imidlertid næppe faa større Betydning for Dan-mark, idet vi fortsat gennem den eksisterende dansk-engliske Handelsaftale er forpligtede til at aftage de 80 pCt. af vor Kulimport fra England.

For 1938 ligger Tallene for den danske Kulimport saaledes, at vi i alt har indført knapt 3.86 Mill. Tons mod 4,22 Mill. Tons i 1937.

### FRAGTRATETALET

Det nye Fragtratetal for Januar er blevet offent- liggjort af Statistisk Departement.

Det er faldet 2 Point, idet det er ansat til 125 mod 127 i December. I Januar for et Aar siden var det 12 Point højere, 137, der var det højeste, Rate- tallet udviste i Fjor.

Tallet var udregnet paa Grundlag af 1935. Var 1931 — saaledes som tidligere — lagt til Grund, hav- det det været 144 mod 146 i December.

### MERINDKOMSTSKATTEN I NY BELYSNING

Det er ikke blot Politikerne, der efterhaanden ind- ser det meningsløse i Merindkomstskatten; Mand og Mand imellem argumenteres der endnu effektivere, og det kan i denne Forbindelse have sin Interesse at citere en Udtalelse i Børsen om det samme Emne. Den rammer faktisk Hovedet paa Sømmet.

Det hedder bl. a.:

Skatter hører i et moderne Samfund til de nødvendige Onder, men i Stedet for — under denne Synsvinkel — at søge Skatterne begrænset mest mulig, synes Bestrebelse- ne at gaa i en helt modsat Retning. Folk, der har med Skatter og Skatteudskrivning at gøre, besjæles af en egen

Mentalitet. Ligesom der i Inkquisitionens Dage udfolde- des en næsten forbløffende Fantasi i Retning af at op- finde Tortur-Instrumenter, viser Skatte-Ekspertene en fast utrolig Opfindsomhed, naar det gælder om at hitte paa nye Skatter, og iøvrigt en Nidkærhed i Gerningen. saa at man næsten skulde tro, at de fik Provision af Provenuet.

Det erkendes nu næsten fra alle Sider, at Merindkomst- Beskatningen er en ganske urimelig Beskatningsform, for- di den slaar ned paa et enkelt Aars Ekstra-Indtjening, som der maaske i Forvejen er Bud efter fra mange Si- der, medens den gaar den konstante, gode Indtjening for- bi. I mange Tilfælde virker den urimelig og meningsløs.

Som illustrerende Eksempel har vi liggende for os et Regnskab for et Selskab, som for nogle Aar tilbage maatte rekonstrueres, og som siden hen har betalt sine Aktionæ- rer et beskedent Udbytte, medens det iøvrigt har anvendt alt, hvad det har kunnet tjene ind, til Afskrivninger og Henlæggelser. Efter en Række slidsomme Aar fik Sel- skabet ved et Samspil af Forhold et Par særdeles gode Aar, som imidlertid ikke foranledigede det til Ekstrava- gancer af nogen Art, idet hele Fortjenesten med Fradrag af 6 pCt.'s Udbytte blev anvendt til Afskrivninger og Hen- læggelser.

Imidlertid meldte Staten sig i Fjor med Krav om sin Ekstra-Andel, der var opgjort til op imod 12,000 Kr. De Penge, som saaledes blev berøvet Selskabet, skulde efter Bestemmelsen være anvendt til maskinelle Forøgelse og vilde altsaa være kommet en anden arbejdende Virksom- hed til Gode, samtidig med at Selskabets egen Kapacitet var blevet forbedret.

Urimegheden i denne Skatteudskrivning understreges haade ved en Betragtning af de foregaende Sammenlig- ningsaar, hvor Udbyttet gennemsnitlig havde været 3 pCt., og ved det nu foreliggende Regnskab for 1938, der viser et unormalt ringe Aarsresultat, idet Selskabet i det for- løbne Aar har maattet tage et relativt betydeligt Tab paa indkøbte Raamaterialer, og vel at mærke et Tab, som er ganske uforskyldt.

Dette er kun eet Eksempel af mange. Det er tidligere omtalt, hvor urimeligt Merindkomstskatten belaster Skibs- farten, der jo i udpræget Grad er en Konjunktur-Virk- somhed, der maa lade de gode Aar bøde paa de mindre gode.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Aalborg Havn

Aalborg Havneudvalg har udsendt en Statistik over Varebevægelse og Skibsfart samt Beretning om Nyanlæg og Vedligeholdelsesarbejde 1937—38. Der bringes en Statistikk over Varebevægelsen paa de væsentlige Positioner 1934—35 til 1937—38, Oversigt over Havnepenge, Rute-fart, Fjordfart, Ruterne mellem Leith og Newcastle/Aalborg, etc. Videre en Statistik over indgaade Skibe og endelig en samlet Oversigt.

I Beretningen meddeles forskellige Oplysninger om Bol- værker og Havnens Bygninger, Pladser og Veje o. s. v.

De til Aalborg Havn indgaade Skibe var efter Natio- nalitet:

Land	N.R.T.	1937—38	
		Varetons	Antal
Danmark	801161	854158	4656
Norge	117706	168270	103
England	97263	205699	76
Tyskland	78850	103162	432
Sverige	71202	124118	411
Finland	26413	40873	36
Grækenland	21572	19327	9
Holland	17487	32009	143
Lettland	10900	23778	17
Estland	8969	19033	32
Island	8595	6659	13
U. S. A.	6219	11517	2
Portugal	5175	5129	8
Bulgarien	4592	1133	2
Rusland	3747	4096	4
Spanien	3323	4404	2
Lithauen	2251	4848	9
Italien	1710	929	1
Frankrig	1436	474	1
Algier	954	513	1
Polen	291	539	1
Danzig	234	339	3
Ialt	1290053	1691007	5962

### Rapport over Trafikken i Rouen Havn i 1938

Den af Havnedirektionen udgivne Statistik udviser, at Godstrafikken i Rouens Havn i 1938 er falden med cirka 1,6 Millioner Tons.

Den totale Godstrafik udgjorde 12,549,000 Tons, hvoraf

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

7,701,600 Tons faldt paa den maritime Trafik og 4,847,400 Tons paa Flodtrafikken.

Havnen blev anløbet af 3818 Skibe med en Nettotonnage af 3,917,694, imod i Fjor af 4451 Skibe med 4,484,781 Nettotonnage. Af danske Skibe har Havnen været anløbet af kun 105 imod 129 i Fjor med en Nettotonnage af cirka 125,000 Tons imod cirka 159,000 Tons i Fjor, og de ind- førte kun cirka 237,000 Tons imod i Fjor cirka 319,000 Tons.

Importen, der beløb sig til cirka 6,5 Millioner Tons, imod cirka 8 Millioner i Fjor, bestod hovedsagelig af (an- givet i 1000 Tons):

Kul og Anthracite	3114
Benzin, Petroleum og andre Olier	955
Beg og Kultjære	55
Phosphat	181
Erts, Svovl, Kaolin etc.	300
Træ og Props	160
Papir og Papirmasse	265
Vin og Alkohol	958
Korn, Mel og Frugt	255
Gødning	75

medens der blev eksporteret 1,175,000 Tons, imod 1,069,000 Tons i 1937, hvoraf hovedsagelig (angivet i 1000 Tons):

Produkter af Petroleum	390
Bunkerkul	80
Cement, Gips og Sand	165
Mineraler	45
Maskiner, Metaller, Jern og gammelt Jern..	125
Korn og Mel	25
Kunstgødning og kem. Produkter	26

For Kulimporten opgives følgende Tal (i 1000 Tons):

England	1972
Tyskland	564
Polen	362
Rusland	73
Tonkin	115

### »Om Haagreglerne«

Norges Industriforbund har udgivet en Bog »Om Haag- reglerne«, udarbejdet af Advokat Frederik Sejersted. De saakaldte Haagreglers Betydning vil vokse stærkt efter-



haanden som de fleste Lande har sluttet sig til disse. De nordiske Lande har som bekendt ogsaa optaget disse Bestemmelser i Lovgivningen paa dette Omraade, og man ventet at Tyskland inden længe ligeledes vil tiltræde Konventionen om Konnossementerne. Der vil da ikke være mange Dokumenter, hvor Henvisning til Haagreglerne ikke findes, og mange vil faa Brug for paalidelig Vejledning.

#### Gdynia Havn i December 1938

Der indgik i Maanedens Løb 530 Skibe med 571,841 N.R.T. mod 605 Skibe med 601,346 N.R.T. i November 1938.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal Skibe:	Tonnage:
Polen	77	84283
Danzig	2	720
England	19	36480
Belgien	1	266
Danmark	64	32261
Estland	24	16279
Finland	55	65809
Grækenland	3	9441
Holland	21	8477
Letland	22	34095
Tyskland	50	36368
Norge	67	62904
Panama	1	3036
Sovjetrusland	1	1255
U. S. A.	9	28230
Sverige	96	71222
Italien	18	60715
	530	571841

#### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Januar 1939

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i første Maaned af indeværende, sammenlignet med samme Maaned i 1938, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939:	1341	2160685	1170	1916590
1938:	1287	2187543	1169	1039227
Forskel:	+ 54	÷ 26858	+ 1	÷ 22637

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939:	1368	1529629	1018	1754963
1938:	1447	1673933	1011	1682014
Forskel	÷ 79	÷ 144304	+ 7	+ 72949

I Januar 1939 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 405722 Tons og 161627 Tons større end til Antwerpen.

#### Skibsfarten paa Peru

I en Indberetning fra det danske Gesandtskab i Mexico om Skibsfarten paa Peru hedder det: I 1937 blev der i peruanske Havne indklareret ialt 10,535 Skibe med ca. 17,4 Mill. Tons mod 10,316 med 17,3 Mill. Tons i det foregaaende Aar. Antallet af indklarede udenlandske Skibe udgjorde ialt 4401 med ca. 14 Mill. Tons. Af disse var 153 danske Skibe paa tilsammen 180,000 Tons.

Perus betydeligste Havn er Callao. Godsbevægelsen i

denne Havn omfattede i 1937 ca. 1,019,500 Tons, heraf indladet ca. 266,000 Tons og udladet ca. 753,000 Tons. De væsentligste Varer, der i 1937 indførtes over nævnte Havn, var: Stykgods, Hvede, Automobile, Træ og Maskiner. Udførselen over Havnen omfatter navnlig Kobber, Mineraler og Bomuld.

Af udenlandske Rederier, som driver Skibsfart paa Peru, kan nævnes: Grace Line, New York, Norddeutscher Lloyd, HAPAG, Kosmos, The Pacific Steam Navigation, Compania Sud Americana de Vapores, Soc. An. de Navegacion Italia, N.Y.K. Line, Den skandinaviske Syd Pacific Linje, Linea Francesa de Vapores, West Coast Line, Johnson Line, og Compania de Navegacion Interocceanica.

Den samlede ind- og udladede Godsmængde i de peruanske Havne androg i Aaret 1937 ialt 2,356,469 Tons, heraf blev indladet 1,065,033 Tons og udladet 1,291,416 Tons.

Kystfarten er ifølge Lov af 1928 forbeholdt Skibe under peruansk Flag. Den nationale Skibsfart er imidlertid ikke i Stand til at paatage sig hele Kystfarten, og den peruanske Regering har derfor ved Overenskomst med det chilenske Rederi Compania Sud-Americana de Vapores givet dette Ret til at deltage i Kystfarten. Omfanget af Godsbeholdningen i Kystfarten anslaaes til ca. 700,000 Tons aarligt. Ifølge skønsmæssige Angivelser befordrede peruanske Skibe heraf ca. 550,000 Tons og chilenske Skibe godt 30,000 Tons. Endvidere menes britiske Tankskibe i 1937 at have befordret ca. 123,000 og norske Tankskibe ca. 13,400 Tons Olie fra Talara i Kystfart. Compania Peruana de Vapores har, ligeledes ifølge skønsmæssige Opivelser, befordret ca. 15 pCt. af Godsmængden i Kystfart, medens privatejede Skibe og Fartøjer paa mindre end 1000 Tons, inkl. Skibe tilhørende Compania Administradora del Guano, befordrede 54 pCt.; endelig angives Regeringens Skibe at have transporteret ca. 110,000 Tons.

Ifølge den officielle Statistik bestod den nationale Handelsflaade i 1936 af 80 Skibe paa tilsammen 30,702 Reg. Tons.

Compania Peruana de Vapores, der er det eneste peruanske Rederi, som ejer Skibe paa over 1000 Tons, besidder i Øjeblikket 6 Dampskibe paa tilsammen 24,078 Tons. Foruden Ruter mellem den peruanske Pacifickyst driver Selskabet en regelmæssig Linie mellem Callao og Iquitos ved Amazonfloden via Panama.

#### Den svenske Handelsflaade

Statistiken over de Ændringer, der er sket indenfor den svenske Handelsflaade i 1938 viser, at Handelsflaaden den 1. Januar 1939 bestod af 905 Dampere paa ialt 869,348 Brutto-Tons, 438 Motorskibe paa 650,427 Brutto-Tons, 920 Motorsejlere paa 82,059 Brutto-Tons, og 12 Sejlskibe paa 3282 Brutto-Tons, eller ialt 2275 Skibe paa tilsammen 1,605,116 Brutto-Tons. Det er en Fremgang fra Aaret forud paa 10 Skibe og 30,886 Brutto-Tons.

Ser man paa de enkelte Kategorier af Skibe, viser det sig, at Dampene er gaaet tilbage med 23 og Tonnagen 19,139 Brutto-Tons, og de rene Sejlskibe med 6 Skibe og 480 Brutto-Tons. Derimod er Motorskibene forøget med 24 Skibe og 48,303 Brutto-Tons, og Motorsejlerne med 15 Skibe og 2202 Brutto-Tons.

#### Oplægningerne

Der var i sidste Uge, Tirsdag den 7. Februar, oplagt 32 Skibe med 43,735 Brutto Tons, 64,248 Dødvægt. I denne Uge, Tirsdag den 14. Februar, er Tallene: 35 Skibe med 50,319 Brutto Tons, 75,983 Dødvægt.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### 6000 Kr. i Bjergeløn

I Svendborg afholdtes forleden Søforhør i Anledning af MS. »Vega«s Stranding paa Vresen den 15. Januar.

»Vega«s Fører, A. Petersen, forklarede, at »Vega« den 14. Januar afsejlede fra Aarhus med en Ladning Stykgods til Svendborg. Da Skibet var halvvejs mellem Romsø og Knudshoved Fyr, blev det tæt Taae. Føreren besluttede derfor at gaa ind under Fyn og ankre. Farten blev sat ned, og der loddedes til Stadighed. Da Loddet viste 3 Favne, blev Skruen slaaet fra, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden, og det viste sig umuligt at komme løs ved egen Hjælp, navnlig da Vandet faldt stærkt.

Svitzers »Svava« tog senere Skibet af Grunden.

Spørgsmaalet om Bjergelønnen vil blive afgjort ved Sø- og Handelsretten i København.

Svitzers Bjergningsentreprise kræver efter hvad der meddeles, en Bjergeløn af 6000 Kr.

»Vega« er forsikret i Søassuranceforeningen »Ærø«.

#### Sømandshøjskolen i Svendborg

har udsendt sin Aarsberetning for 1938. Det fremgaar heraf, at Skolen i 1938 har haft 30 Elever i Vinterskolen,

medens Sommerskolen havde 19 Elever, som det alle lykkes at skaffe Hyre efter endt Kursus, og for dette udtaler Skolen en hjertelig Tak til Skibsredere og Skibsførere.

#### Italiensk Sejlskib forlist med 7 Mand

Sejlskibet »Martina Sigona«, som var paa Rejse med en Ladning Teglsten fra Spezia til Catania, maas anses for forlist tillige med sin Besætning paa 7 Mand. Skibet afgik fra Spezia for en Maaned siden, og man har nu fundet en tom Redningsbaad fra Skibet.

#### De oversøiske Minimum-Skemaer bibeholdes

Paa et Møde i Tramp Shipping Administrative Committee i Fredags blev det vedtaget at bibeholde Minimum-Fragterne i de fire store Korntrades: Nord-Amerika fra Montreal til Galveston, La Plata og Australien.

Basisraterne, som forbliver uforandrede, er 2/0 d pr. Qr. fra Montreal, Sorel, Quebec, Three Rivers og alle Havne i Northern Range, 3/3 d pr. Qr. fra Syd-Atlantic Havne og 3/6 d pr. Qr. fra Gulfhavnene. Fra La Plata er Raten 25/- pr. Ton fra Up River Havne og fra Victoria eller Syd-Australien 34/6 d pr. Ton Sækkedods.

\* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Stillingen paa Fragtmarkedet er ikke forbedret i den forløbne Uge, tværtimod maa Tendensen nærmest karakteriseres som lidt svagere, idet de Operationer paa Kornmarkeder, som i den forløbne Uge satte lidt Kulør paa Tilværelsen, set fra et Reder Standpunkt, i Øjeblikket synes at være gaaet i Staa.

River Plate Markedet har vist ringe Aktivitet. Der er sluttet 5—6 Baade, som naturligvis rapporteres at være sluttet til det officielle Minimum, og muligt er det ogsaa, at disse Baade har faaet Minimalraten, idet det hovedsagelig drejer sig om 5/6000 Tonnere, hvoraf Tilgangen paa dette Marked er ret begrænset. I Øjeblikket er Markedet meget roligt, saavel hvad hjemgaaende Forretning, som hvad Forretning til Destinationer uden for Minimalrate Rangen angaar.

Ogsaa de øvrige oversøiske Kornmarkeder har vist ringe Aktivitet. Fra Australien er sluttet en enkelt Baad til Vladivostok til omkring 19/6d., hvilket kan gentages, ligesom der cirkulerer en Ordre til Shanghai og Taku Bar til 20/- for 2 Lossehavne. Fra Nordamerika er Befragterne aabne for 1/2 Baade for Substitute Ordre, prompt Lastning til Scheduleraten. For Juni Lastning noteres forskellige Ordre fra St. Lawrence til saavel U.K. Cont. til Minimalraten, som til Skandinavien til omkring 16 cent. per 100 lbs. Fra Pacifickysten har der været nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Korn til Vladivostok, og flere Baade sluttedes til Rater omkring 15/6d. for Marts Lastning. Der noteres ogsaa en enkelt Ordre fra Columbia River til Shanghai til \$3.75. Til Europa derimod er Markedet blottet for Efterspørgsel. Sydafrikansk Majs viser ligeledes kun ringe Interesse for Tonnage. Raten ligger nominelt omkring 15/6d. fra Cape Town til p.p.U.K. Fra de europæiske Kornexportcenter Donau og russisk Sortehav har der heller ikke været meget at gøre. Fra Rumænien sluttedes en enkelt Baad til 14/3d. Basis Rotterdam/Hamburg, og fra Sortehavet har Russerne taget et Par Baade til Cont.U.K. Raten laa omkring 11/3d. Basis Antwerpen/Rotterdam.

Heller ikke hvad de øvrige oversøiske Markeder angaar er der noget opmuntrende at fortælle. Fra Northern Range er der sluttet Scrapjern til Japan til 19/- for Marts Lastning, hvilket kan gentages med Option af Golfen til 1/- extra. Hvad Ordre til Europa angaar er det nordamerikanske Marked næsten dødt. For tysk Regning noteres en enkelt Scrapjern Ordre for anden Halvdel Marts Northern Range/Rotterdam til 19/- med specielle Fragtbetalings Betingelser.

Sukker fra Cuba har vist en jævn stot Tendens, og temmelig mange Baade er sluttet for saadan Forretning. Paa Grund af Forholdene paa de oversøiske Markeder har det til Trods for den ret gode Efterspørgsel, der har hersket paa dette Marked, dog været muligt for Befragterne at gennemføre mindre Reduktioner. Raten ligger i Øjeblikket næppe over 15/6d. fra Cuba til p.p.U.K. Til Casablanca noteres en enkelt April Ordre til omkring 15/6d. Pacifickystmarkederne er uforandret, maaske er Tonen nærmest en Kende svagere. Br. Columbia/U.K. har faaet Tonnage paa f.i.o. Basis til 22/6d. For Lumber Transpacific indi-

keres omkring £7,500.- for en Baad paa omkring 50,000 Balefod Losning 3 Havne Japan eller 1 Havn Nordkina. Fra Br. Columbia til Australien er der forskellige Ordre i Markedet. Raten ligger omkring £6,000.- for 450,000 cbft.bale Baad.

Østens Markeder er rolige. Der er sluttet et Par enkelte Baade for Soyabønner til den lave Rate af 25/3d. fra Dalney og 25/9d. fra Rashin, hvilket kan gentages. For Ris fra Saigon er Efterspørgslen desværre ogsaa begrænset. Der noteres 27/- for Marts/April Tonnage til de sædvanlige Lossehavne mellem Bordeaux og Rotterdam, ligesom der noteres Ris fra Saigon og/eller Kolsichang til Vladivostok-Cuba til 32/-.

Philippinerne er stadig aabne for en April Baad til \$6.50 for Sukker til U.S. Gulf eller Northern Range, ligesom der noteres 3,500 tons Copra til Marseilles/Cont. incl. Skandinavien til omkring 42/6d. per ton.

Fra fransk Indokina noteres stadig Antracit til Montreal til 18/-, men denne Forretning maa antagelig betale nærmere 20/-.

Fra Java sluttedes en Baad paa 9,000 Tons for Sukker til Rotterdam direkte til 27/-, ligesom der søges Tonnage Java/Karachi til 15/6d.

Fra Birma er Raterne velhævede, og sidste Slutning blev gjort til 27/-. Birma/1 Lossehavn Holland 27/- Option 2 Lossehavne til 6d. extra.

De indiske Markeder er ligeledes støtte. Græsk Tonnage er sluttet fra Karachi til 24/6d. Iøvrigt noteres der stadig Erts fra Coithottan til U.S.N.H. for April Lastning til 23/-.

Fra Sydafrika har der været nogen Aktivitet i Kul-farten til Østen. Durban/Sabang er sluttet til 6/-.

Paa de europæiske Markeder er der stadig ingen Tegn til Forbedring. Kul fra Wales til Lower Plate sluttedes i Ugens Begyndelse til den gode Rate af 13/-, men Befragterne har nu reduceret deres Idé til 11/-. Wales eller Tyne/Middelhavet er uforandret. Port Said betaler stadig 6/-, og til Vestitalien er der rigelig Tilgang af Tonnage til Rater omkring 5/9d. à 6/-. Kul Østkyst/Danmark ligger omkring 4/6d. for 3,000 Toner med hurtig Losning.

Middelhavet/hjem er uforandret. Algier/Cardiff er sluttet til 7/- for 6,000 Tonner, og Bizerca/Barrow betalte 8/- for 5,600 Tonner.

Fra Sortehavet tog Russerne en enkelt Baad for Erts til Australien til 10/9d., ligesom de er i Markedet for Erts fra Poti til Northern Range til omkring 13/6d.

Paa Timechartermarkedet er Tendensen nærmest lidt svagere. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes 8,000 Tons Damper Levering U. S. N. H. via Northern Pacific, Tilbagelevering U.K. Cont. 3/9d. Timecharter trip across Levering U.S. Atlantic sluttedes til \$1.40 for 8,700 Tons Damper, og \$1.60 for 7,000 Tons Motorskib.

I Vestindiafarten er Efterspørgslen maaske en Kende bedre, men den disponible Tonnage er desværre mere end tilstrækkelig til at dække Befragternes Behov, saa Rateniveauet er uforandret \$1.10 for 3,000 Tonner og \$1.05 for 4,000 Tonner for Rundtur.

Disse Tal gælder alle for Destinationer p.p. U. K., men Skemaerne indeholder adskillige Bestemmelser angaaende Tillæg eller Fradrag for visse Havne, ligeledes ogsaa specielle Rater for løst Korn (bulk) og endvidere for visse Størrelser Ladning.

#### Dansk Damper solgt

A/S Dampskibsselskabet »Dania« (Reder: Konsul Chr. Andresen), har solgt S.S. »Esther Maria« for 21,500 Pund Sterling til et nydannet Rederi i Kaskø.

Salget er sket mod Besigtigelse, der finder Sted for Ti-

den hos Burmeister & Wain, hvor Baaden samtidig underkastes en gennemgribende Reparation efter Grundstødningen ved Kotka for nogen Tid siden.

»Esther Maria« er paa 3200 Tons Dødvægt, bygget i Hoboken 1922 og maaler 1805 Bruttoregistertons eller 1119 Netto-registertons.

#### Maskinmestrenes Generalforsamling

Maskinmestrenes Forening har afholdt ordinær Generalforsamling i Odd Fellow Palæet i Overværelse af 600 Medlemmer. Inden man gik over til Dagsordenen, udtalte

Formanden, Maskinmester K. A. Rasmussen, under Forsamlingens Tilslutning nogle Mindeord om Hs. kgl. Højhed Prins Valdemar, der havde været Foreningens Protektor siden 1893.

Under Aarsberetningen gjorde Formanden Rede for de Bestræbelser, der fra Organisationernes Side var udfoldet for at opnå forbedrede Arbejdsregler for de underordnede Maskinofficerer i danske Skibe. Dette var ikke lykkedes, bl. a. fordi danske Skibsredere stadig henviste til, at Spørgsmaalet vilde blive løst ved Lov, og de danske søfarende havde ogsaa i sin Tid haft Grund til at tro, at der umiddelbart efter Genève-Konventionens Vedtagelse her i Landet vilde blive forelagt og gennemført en Lov om Arbejdstid og Bemanning i Overensstemmelse med Konventionen. Regeringen, og navnlig den nuværende Søfartsminister, havde ogsaa gentagne Gange givet Løfte herom, men disse Løfter var ikke blevet holdt. Det Forslag, der nu foreligger som et Tillæg til den nugældende Søneringslov, havde ingen Interesse for de søfarende, men Forslagets Gennemførelse vilde formentlig betyde, at Spørgsmaalet om Arbejdstid og Bemanning af danske Skibe nu var lagt til Side foreløbig. Regeringens Svigten paa dette Omraade havde naturligvis skabt stor Bitterhed blandt alle søfarende.

#### »Laura Mærsk«

I Slutningen af Februar vil et smukt Skib, »Laura Mærsk« — bestemt til Rederiet A. P. Møllers Linie Amerika/Østen — fra Odense Staalskibsværft gaa paa Prøvetur.

Skibets Udseende og Indretning præsenterer sig smukt. Den slanke elegante Linie svarer godt til de kraftige Dieselmotorer, der med sine 7250 indicerede Hestekræfter vil give Skibet en Fart af 15½ Knob.

Lastrummene er indrettet efter de specielle Krav, som Farten paa Linien stiller. Indretningen er teknisk set paa Højde med sidste Tids Erfaringer, og alle Sikkerhedsforanstaltninger mod Brand o. l. er gjort saa effektive og betryggende som overhovedet muligt. Behoelsesforholdene for Skibets Fører, Officerer og Mandskab er der viet omhyggelig Omtanke. For de 12 Passagerer er der 2 smagfulde Saloner og lyse, nobelt møblerede Enkelt- og To-mandskamre med hvert sit Badeværelse. Et sindrigt Ventilationsystem sørger for Luftfornyelsen. Paa Dækket er indrettet Tennisbane og Svømmebassin.

Skibets Dimensioner er:

Længde overalt 483' 10", Længde mellem p. p. 450' 0", Bredde paa Spant 59' 0", Dybde til øverste Dæk 40' 5".

Efter Prøveturen vil Skibet afsejle til sit vordende Virkefelt som en smuk Repræsentant for det danske Flag.

Skibets Navn er »Laura Mærsk«, et historisk Navn inden for Rederiet. Dets ældste Aline var et lille Dampskib paa 320 Tons, bygget i South Shields i 1876. Skibets Rederi var kommet i Vanskeligheder, og Kaptajn Peter Mærsk Møller købte det i 1886 for Kr. 18.000, gav det Navnet »Laura« og førte det selv i mange Aar.

Dampskibsselskabet Svendborg, hvis første korresponderende Reder Kaptajn P. M. Møller var, har siden holdt Navnet i Hævd. Selskabet har gennem Aarene successive haft 3 Skibe med Navn »Laura Mærsk« — for endelig nu igen at bruge dette Navn til sin nyeste Liniebaad.

#### Branden paa »Knud Willemoes«

Ved Sø- og Handelsretten har Svendborg Skibsværft anlagt Sag mod Dampskibsselskabet »Jyden«, Esbjerg, til Betaling af ca. 30.000 Kr. Anledningen hertil er Branden i Dampskibsselskabets Damp »Knud Willemoes«, da denne sidste Foraar var til Reparation ved Skibsværftet. Brandskaden, der blev repareret af Værftet, kostede ca. 18.000 Kr., som Rederiet nægtede at betale, og endvidere krævede Rederiet en Erstatning paa ca. 12.000 Kr. for Tab paa Grund af Dampens forsinkede Reparation som Følge af Branden, og fradrog dette Beløb paa Regningen over Hovedreparationen, idet Rederiet under Sagen gør gældende, at Branden er opstaaet som Følge af Uagtsomhed og Forsømmelse fra Skibsværftets Funktionærers Side. Ved Søretten i Svendborg er der nu foretaget Vidneforklaring i Sagen.

#### Det nye Rederi i Murstal

I Murstal holdtes Lørdag stiftende Generalforsamling i det nystiftede Rederi, der fik Navnet »Ærø«.

Til Bestyrelsen valgtes Bankkasserer Madsen og Købmand Jens Hansen. Korresponderende Reder blev Befragter H. Hermansen, og til Revisor valgtes Toldforvalter Pedersen og Befragter K. Hansen.

Skibet, der agtes købt, skal omdøbes til »Ærø«.

#### De norske Oplægninger

Opgørelsen pr. 1. Februar over norske Oplægninger viser, at der er oplagt 107 norske Skibe paa tilsammen 444,734 Tons Dødvægt mod 66 Skibe paa 369,450 Tons

den 1. Januar. Der er altsaa en Stigning i Januar paa 75,284 Tons.

Af Oplæggerne er 27 Tankskibe paa ialt 282,299 Tons. Tonnagemæssigt er der størst Forøgelse i Tankskibene, medens det er de mindre Trampskibe, der lægger talmæssigt.

#### Redningsdaad

Fornylig reddede Kokken fra M/S »Odense« en ældre Mand, der var faldet i Odense Havn. Manden døde senere paa Vej til Sygehuset. Det forenede Dampskibsselskab har nu sendt Kokken, Arne Knudsen, følgende Skrivelse:

Fra M/S »Odense«s Kaptajn har vi modtaget Indberetning om den behjertede og snarrodige Opræden, De viste under Skibets Ophold i Odense Søndag d. 5. ds. ved fuldt paaklædt at springe ud for at bjerge en Mand, der var faldet i Vandet. En Handling som den, De her har udvist, maa af alle beundres og paaskønnes, og Det forenede Dampskibsselskab yder Dem sin Anerkendelse for Deres Gerning, idet vi samtidig har den Glæde at overrække Dem 100 Kroner.

#### De blinde Passagerer

Adskillige Gange har vi omtalt, hvordan Blind-Passagererne medfører store Besværligheder og Udgifter for de Rederier, der bliver belejret med en saadan »Stow-away«. De urolige uden- og indenrigspolitiske Forhold i mange Lande gør Blind-Passagererne til en mere og mere konstant Plage.

Hvor vanskeligt det er at slippe af med en saadan »Stow-away«, har Dampskibsselskabet »Heimdals« haft rigelig Erfaring for. Først forleden er det lykkedes Rederiet at slippe af med en Bulgarer, som man i to og et halvt Aar har maattet slæbe rundt med paa Selskabets Skibe. Den paagældende blev i Juli 1936 fundet ombord i Selskabets Damp »Samsø« der var paa Rejse fra Oran til England. Han stak af fra Skibet i Garston, men det engelske Politi fandt ham og anbragte ham ombord i en anden af »Heimdals« Baade, Dampere »Manø«. Fra dette Skib rømte Bulgareren i Randers, men blev paagrebet i Padborg og anbragt ombord i Dampere »Martin Carl«, der siden har sejlet rundt med Manden. Det er nu lykkedes Rederiet at fremskaffe Pas og Papirer, saa Bulgareren kunde sættes i Land i Helsingør for at blive sendt hjem til Sofia — efter 2½ Aars Ophold i Rederiets Baade!

#### Rederiets Ansvar for Ulykke ombord

Der er nylig afsluttet en Sag angaaende en Lods, som ved Ombordstigning i et Skib faldt gennem en Bunkerluge og paadrog sig forskellige Kvæstelser. Skuld, der har ført Sagen, giver en Række Oplysninger herom. Det var bevisligt, at der ikke var opsat Lygte eller Tov foran Lugen, der netop var nabnet for Indtagelse af Bunkers. Dette Forhold blev af Skibsinspektøren betegnet som grov Uagtsomhed. Imidlertid hævdede Skibets Vidner, at Lodsens ved denne Lejlighed ikke gik den sædvanlige Vej op paa Broen, og at der var et Sted foran Lugen, hvor Lodsens maatte bøje sig for at komme frem. Endvidere var der paa dette Sted opstaldet de fire Lugelemme, som hørte til Bunkerlugen, og som derved virkede som en naturlig Afspærring. Hertil kom endelig, at det blev paastaet, at Lodsens ved Ankomsten til Skibet var paavirket af Alkohol.

I Betragtning af, at der som nævnt forelaa et Forhold fra Skibets Side, som af Skibsinspektøren var karakteriseret som grov Uagtsomhed, fandt Rederiet og Foreningen, at man burde søge Sagen forligt under tilbørligt Hensyn ogsaa til den af Lodsens selv udviste Forsømmelighed. Overensstemmende hermed blev der efter Under søgelse af tilskadekomnes Indtægtsforhold tilbudt Lodsens 5000 Kr. i Erstatning, uden at dette imidlertid blev akcepteret. Altsammen med det Resultat, at Lodsens udtog Slævning mod Rederiet med Paastand om en Erstatning paa 30.000 Kr. Da dette ikke var acceptabelt for Rederiet og Foreningen, var der ikke andet at gøre end at faa Dom i Sagen, som kom for Haugesund Byret i Oktober i Fjor.

Som ventet fandt Retten paa Grundlag af det i Retten fremlagte Bevismateriale, at Ansvarlet maatte være at dele ligeligt mellem Parterne. Samtidig blev tilskadekomnes samlede økonomiske Tab ansat til 15.000 Kr., saa at Dommen kom til at lyde paa en Erstatning af 7500 Kr. med Renter, men uden Omkostninger.

Der blev gjort en Del Forsøg paa under Trusel om Appel fra Modpartens Side, at bevæge Rederiet til at forhøje Erstatningsbeløbet til 12.000 Kr. Dette blev imidlertid afvist, hvorefter Sagen blev endelig opgjort overensstemmende med Dommen, som fra Rederiets Synspunkt efter Omstændighederne maatte anses som rimelig og ansvarlig. Naar der overhovedet kunde overføres noget Ansvar paa Skibet i dette Tilfælde, som ellers burde have ligget saa vel tilrette for hel Friindelse, skyldtes det ene og alene den Omstændighed, at der foran Bunkerlugen ikke var anbragt Lygte og Stræktov, saaledes som Forskrifterne bestemmer.

**Maskinmestrenes Aarsberetning**

Maskinmestrenes Forenings Aarsberetning foreligger nu. Aaret 1938, hedder det, var i udpræget Grad præget af store politiske og finansielle Problemer, og Virkningerne heraf har været en Formindskelse af den forretningsmæssige Aktivitet.

Der gives videre en Oversigt over de økonomiske Forhold, Overenskomsten med Dampskibsrederiforeningen, der som bekendt fandt Sted ved en Voldgiftskendelse, samt forskellige Søroverenskomster. Endvidere gengives i Beretningen de i Aarets Løb afsagte Voldgiftskendelser samt redegøres for de Forhandlinger, der har været ført med Myndighederne, Forbindelser i Udlandet og til Slut omtales Foreningens interne Forhold.

Ved Aarets Begyndelse var 64 Medlemmer anmeldt ledige, og 34 modtog Understøttelse, 1. April var 120 anmeldt ledige og 73 modtog Understøttelse, den 1. Juli var Tallene henholdsvis 67 og 52, og den 1. Oktober henholdsvis 31 og 23. Ved Aarets Udgang var 54 anmeldt ledige, og 40 modtog Understøttelse. Arbejdsløshedskassens Formue var ved Aarets Begyndelse 381,000 Kr. og pr. 1. Januar 1939 ialt 465,000 Kr. Aaret begyndte med 3872 Medlemmer. Der afgik 287 og tilkom 333, saa Aaret sluttede med 3918 Medlemmer. Foreningens Formue er 1,264,500 Kr.

**Eksamensresultater**

Ved den nylig afsluttede Maskin- og Motorpasserprøve i Thorshavn har Eksamensresultatet været følgende:

Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 6 Eksaminander, som alle bestod.

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 15 Eksaminander, hvoraf 14 bestod.

**Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Januar Maaned 1939**

Hjemland	Antal Anløb	R.T.N.
Danmark	306	86542
Norge	7	10956
Sverige	20	10548
Finland	5	6508
Letland	2	3696
Tyskland	28	4365
England	1	1995
Holland	5	2090
Belgien	2	572
Grækenland	1	1950
Tilsammen	377	129222
Heraf Rutefart	158	59071

**Marstal Havn**

Marstal har i længere Tid drøftet Havnens Forhold. Havnens Ledelse er i Hænderne paa en Havnekommission, der vælges efter en særlig fastsat Valgmaade, men nu kræver Kommunalbestyrelsen større Indflydelse paa Havnens Ledelse. Kommunalbestyrelsen har overfor Ministeriet for offentlige Arbejder motiveret dette Ønske, og Ministeriet foranledigede derefter, at Repræsentanter for Havnekommissionen kom til en Forhandling i Ministeriet.

**Dødsfald**

Fhv. Skibsfører *Peter Petersen*, Kolding, er død 80 Aar gammel. Han var i mange Aar Ejer og Fører af en Skonnert, hvormed han sejlede med Cement fra Kolding. I omtrent 50 Aar var han Formand for Kolding Svøassurancforening.

Fhv. Rektor *M. C. Koefoed*, Rønne, er død 79 Aar gammel. Han var bl. a. Formand for Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866.

Fhv. Skibsfører i D.F.D.S. Kaptajn *O. A. C. F. Clauson-Kaas* er død, 84 Aar gl. Kaptajn Clauson-Kaas var kendt og afholdt overalt i Søfartskredse, og skønt det nu er en Del Aar siden, han trak sig tilbage fra Søen, fulgte han all Søfarten vedrørende med levende Interesse.

**Flytning**

Københavns Lodseri flytter — midlertidigt — i Dagene omkring 1. Marts til østre Ende af den Ankerske Marmorforretnings Bygning, Marmorvej, Frihavnen.

**Bombøbøssen.**

Stillingen som Inspektør i Sømandsstiftelsen »Bombøbøssen« bliver ledig 1. April d. A. Løn Kr. 3600, stigende efter 5 Aars Forløb til Kr. 3900., samt fri Bolig med Lys og Varme.

Stillingen kan søges af gifte Skibsførere. Ansøgning med Oplysning om Ægtefællernes Alder og bilagt Anbefalinger stiles til »Bombøbøssen«s Direktion, og indsendes inden 10. Marts til Kontreadmiral T. Topsøe-Jensen, Agavevej 11, Hellerup.

**POSITIONSLISTE PR. 14. FEBRUAR 1939****A**

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Gdynia 16.1.  
s.s. *Aarø* afg. London 9.2. til Kbhvn. via Tyne.  
s.s. *Aase* afg. Napoli 4.2.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Cumarebo 24.1.  
s.s. *Absalon* afg. Ghent 3.2.  
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, afg. Beyrouth til Antwerpen 14.2. hjg.  
m.s. *African Reefer* pass. Gibraltar 14.2.  
s.s. *Agnete* afg. Gibraltar 8.2.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Antwerpen 28.1.  
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 31.1. til River Plate.  
s.s. *Alf* ank. Kbhvn. 7.2.  
s.s. *Alfa* pass. Dungeness 13.2.  
s.s. *Algarve* afg. Haifa 6.2. til Algier.  
s.s. *Algier* afg. Lissabon 11.2. til Gdynia.  
m.s. *Almena* afg. Kbhvn. 18.1. til Tel Aviv.  
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Kbhvnfl 10.2.  
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. South Shields 13.2.  
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Los Angeles 13.2. hjg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Rouen 28.1.  
s.s. *Anna* afg. Dublin 13.2.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. New York 9.2.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Los Angeles til Kobe 8.2. udg.  
s.s. *Anne* ank. London 10.2.  
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 11.2. til Santos.  
m.s. *Arizona* afg. Aarhus 14.2. til Korsør.  
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Manchester 8.2.  
m.s. *Ashbjørn*, Bjark, afg. Yokohama 9.2. til Portland.  
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Kbhvn. 13.2.  
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Helsingør 9.2.  
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 9.2. østg.  
m.s. *Asnæs* pass. Holtenu 15.2.  
m.s. *Astoria*, Nørregård, ank. Oakland Calif. 12.2.  
s.s. *Astra* afg. Philadelphia 1.2. til Norfolk.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ligger for Tiden i New York.

m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Las Palmas for Falmouth 13.2. hjg.  
m.s. *Australian Reefer* afg. San Francisco 11.2.  
s.s. *Avance* i Korsør siden 19.12.

**B**

s.s. *Belgien* ank. Gdynia 8.2.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Haifa 4.2.  
s.s. *Bergenhus* ank. Stettin 14.2.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Bes* pass. Spurn Point 11.2.  
s.s. *Betta* pass. Gibraltar 13.2.  
s.s. *Betty Mærsk* ank. Bordenaux 10.2.  
ss. *Birgit*, Vilsmark, afg. Caibarien 8.2.  
s.s. *Birgitte* afg. Eastham 4.2. til Jaffa.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, pass. 44° N. 21° V. 6.2. p.R.t. San Juan.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Bonita* afg. Boston 13.2.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Colombo til Aden 14.2. hjg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Rotterdam 4.2. til Progreso.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. London B. 10.2. til Kbhvn.  
m.s. *Brasilian Reefer* afg. Buenos Aires 5.2.  
s.s. *Brasilien* afg. Kbhvn. 14.2. til Neufahrwasser.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Rotterdam 8.2.  
s.s. *Britta* ank. Rotterdam 11.2.  
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 3.2. til Alexandria.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 41, 29 Gr. N., 57, 74 Gr. W. 12.2. p. R. t. London.  
s.s. *Brynhild* ank. Frederikshavn 18.1.

**C**

m.s. *California* afg. Rio 13.2. til Madeira.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. London 13.2. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* pass. Mona 3.2.  
s.s. *Carmen* pass. Gibraltar 13.2.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Guiria 10.2.  
s.s. *Charkow* ank. Antwerpen 13.2.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Penang 30.1.  
m.s. *Chile*, Larsen, pass Cape Leeuwin p. R. t. Las Palmas 28.1. hjg.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14.2.39

LONDON .....	22,40	MADRID .....	30,00
NEWYORK .....	479,00	AMSTERDAM .....	250,50
BERLIN .....	191,90	STOCKHOLM .....	115,55
PARIS .....	12,80	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	80,80	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	108,65	PRAG .....	16,55
ROM .....	25,40	WARSAWA .....	90,80

m.s. *Chilean Reefer* afg. Liverpool 7.2.  
 m.s. *Chr. Holm* afg. Rio 13.2.  
 s.s. *Chr. J. Kampmann* dokker i Helsingør.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 10.2. til Rio.  
 s.s. *Christiansborg* pass. Dakar 9.2.  
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Kbhvn. 12.2.  
 m.s. *Columbia*, Bronér, ank. Oakland Calif. 10.2.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Glasgow 10.2.  
 s.s. *Cyril*, Lisberg, ank. Fredericia 10.2.

## D

s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 11.2.  
 s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 11.2. til London.  
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 11.2. til Stockholm.  
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Kbhvn. 12.2.  
 m.s. *Danmark* afg. Aruba 11.2.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 11.2.  
 s.s. *Delaware* afg. Helsingør 14.2. til Neufahrwasser.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* dokker i Helsingør.  
 s.s. *Ebro* ank. Antwerpen 11.2.  
 s.s. *Edv. Nissen* pass. Gibraltar 7.2.  
 s.s. *Effie Mærsk* afg. La Pallice 8.2.  
 s.s. *Egholm* afg. Neapel 11.2. til Mersin.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Bahía Blanca 5.2.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Aruba 4.2.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Gdynia 13.2.  
 s.s. *Elisabeth* ank. Sarpsborg 6.2.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 28.1.  
 s.s. *Ellen* oplagt.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 5.2.  
 s.s. *Else* afg. Aalborg 13.2.  
 s.s. *Emanuel* ank. Marstal 7.2.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. St. John N.B. 9.2.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Tandjonoeban 28.1.  
 s.s. *Energi* ank. Marstal 4.2.  
 s.s. *England*, Stengde, ank. Kbhvn. 12.2.  
 s.s. *Enigheden* ank. Marstal 13.2.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Antwerpen 4.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Erindring* ank. Marstal 11.2.  
 s.s. *Erna* afg. Gdynia 15.2.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Hull 12.2.  
 s.s. *Ester* ank. St. Louis 14.2.  
 s.s. *Esland*, Haritz-Rasmussen, oplagt i Svendborg.  
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 9.2. vestg.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Avajutla 13.2. udg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, oplagt.  
 s.s. *Finland* lossen i Kbhvn. 12.2.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Djeddah til Port Sudan 14.2. udg.  
 s.s. *Flynderborg* pass. Oporto 13.2.  
 s.s. *Frankrig* ank. Danzig 7.2.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Bordeaux 7.2.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 9.2.  
 s.s. *Freya* ank. Hamburg 31.1.  
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 9.2.  
 s.s. *Frode* afg. New York 27.1. til Oslo.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Chester 11.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerd* ank. Helsingør 4.2.  
 s.s. *Gerda* pass. Ushant 14.2.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. Reykjavik 11.12.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Hongkong 10.2.  
 s.s. *Gorm* afg. Neufahrwasser 30.1. til Gulfen.  
 s.s. *Grete* pass. Gibraltar 2.2.  
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 2.2.  
 s.s. *Grønland*, Fischer, oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Gudena* pass. Gibraltar 8.2. østg.  
 s.s. *Gudrun* afg. Dakar 1.2.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Antwerpen 9.2.  
 s.s. *Gunhild* afg. Danzig 7.2. til London.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Cardiff 10.2.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 16.1. til Hongkong.  
 s.s. *Gyda* ank. Hull 5.2.

## H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Skive 14.2. til Marstal.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Immingham 11.2.

s.s. *Halfdan* afg. Havre 11.2. til Bordeaux.  
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt i Svendborg.  
 s.s. *Hanne* afg. Danzig 8.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Hans*, From, ank. Korsør 15.2.  
 s.s. *Hans Broge* afg. Cardiff 2.2. til Tunis.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Calais 1.2.  
 s.s. *Harald* afg. Liverpool 13.2. til Swansea.  
 s.s. *Harriet* ank. Sete 14.2.  
 s.s. *Helene* afg. Kotka 13.2.  
 s.s. *Helga* afg. New York 10.2.  
 m.s. *Helvig* ank. Glasgow 9.2.  
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Kiel 8.2.  
 s.s. *Henry Tegner* afg. London 4.2.  
 m.s. *Herdis* pass. Gibraltar 20.1. p. R. t. Haifa.  
 s.s. *Hilde* ank. Tyne 4.2.  
 s.s. *Hindholm* afg. Aarhus 14.2. til Gdynia og Danzig.  
 s.s. *Holland* afg. Danzig 5.2.  
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 12.2.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. Shanghai 10.2.

## I

m.s. *India*, Krarup, ank. Kobe 14.2. udg.  
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Casablanca 8.2. til Genoa.  
 s.s. *Inger* ank. Genoa 9.2.  
 s.s. *Inger Toft* ank. Kbhvn. 14.2.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, ank. North Shields 10.2.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. New York 4.2. til Antwerp.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Pedersen, afg. Kbhvn. 13.2. til Danzig.  
 s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 24.1.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 12.2.  
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Sparrows Point 9.2.  
 m.s. *Jane Mærsk* ank. Ostermoor 10.2.  
 m.s. *Java*, Jurul Christensen, afg. Suez til Aden 13.2. udg.  
 s.s. *Jenny* afg. Zeebrugge 8.2.  
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Aalborg 9.2.  
 s.s. *Johanne* ank. Rotterdam 13.2.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Beyrouth 5.2.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 15.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* pass. Ækvalor 1.2.  
 s.s. *Juliane* i Svendborg.  
 m.s. *Jyllandia*, Topp, afg. Aden til Colombo 10.2. udg.  
 s.s. *Jutta* afg. Haifa 12.2.  
 s.s. *Jytte* ank. Kbhvn. 13.2.  
 s.s. *Jægersborg* pass. Kbhvn. 10.2.

## K

s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. New York 5.2.  
 s.s. *Karen* ank. Bayonne 5.2.  
 s.s. *Karen Toft* afg. Immingham 9.2.  
 s.s. *Karla* pass. Ushant 14.2.  
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 7.2. til Manchester.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Constanza 4.2.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Hull 28.1.  
 s.s. *Kentucky* ank. Kbhvn. 13.12.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, pass. Cuxhaven p. R. t. Casablanca 14.2. udg.  
 s.s. *Kirsten* afg. Dublin 8.2. til Cork.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Safi 7.2.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 10.2.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Burntisland 9.2. til Esbjerg.  
 s.s. *Knut* afg. Susa 8.2. til Tayport.  
 s.s. *Kongea* pass. Dungeness 9.2. østg.

## L

s.s. *Laila* afg. Pimenttel 19.2.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Bangkok 10.2.  
 s.s. *Lars Kruse* pass. Helsingør 8.2. nordg.  
 s.s. *Laura* afg. Buenos Aires 2.2.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Aden 19.1.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Vizagapatam 21.1.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Portland Me. 1.2.  
 s.s. *Lilian* afg. Kotka 14.2.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
 s.s. *Lily* pass. Gibraltar 9.2. vestg.  
 s.s. *Linda* ank. Palermo 10.2.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Grimsby 10.2. til Aalborg.  
 s.s. *Lotta* pass. Gibraltar 12.2.  
 s.s. *Lotte* afg. Kbhvn. 5.2. til Danzig.  
 m.s. *Louisiana* afg. Madeira 7.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Lundby* ank. Baltimore 13.2.

## M

s.s. *M. C. Holm* pass. Barry 20.1. p. R. t. New York.  
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 14.2.  
 s.s. *Maja* pass. Stroma 13.2.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Seattle til Yokohama 12.2. udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Aarhus 12.2.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 31.1.  
 s.s. *Margit*, Johansen, i Timecharter fart paa Vestindien.  
 s.s. *Margrete* ank. Emden 6.2.  
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 12.2.  
 s.s. *Marianne* ank. Bordeaux 6.2.  
 s.s. *Maria* afg. Dakar 31.1.

s.s. *Marie Toft* ank. Bathurst Afrika 13.2.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Zeebrugge 30.1.  
 s.s. *Marit Mærsk* ank. Jaffa 31.1.  
 s.s. *Marna* afg. Iquique 7.2.  
 m.s. *Marocco* afg. Tanger 13.2. til Nemours.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Gdynia 4.2.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Dakar 28.1.  
 s.s. *Marx* ank. Tyne 4.2.  
 s.s. *Maryland* ank. Oslo 13.2.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Antwerpen 28.1.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, pass. Ushant p. R. t. Marseilles 13.2. udg.  
 s.s. *Mercur* i Svendborg.  
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Singapore 31.12. til Swatow.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 13.2.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 10.2. til Rotterdam.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Methil 11.2.  
 s.s. *Najaden* ank. Stockholm 13.2.  
 s.s. *Nancy* ank. Aabo 13.2.  
 s.s. *Nerina* afg. Wolgast 14.2.  
 s.s. *Nevada* afg. Bahia 6.2. til St. Vincent.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Portland Or. 4.2.  
 m.s. *Niels Mærsk* afg. Los Angeles 30.1.  
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.  
 s.s. *Niobe* afg. Palermo 11.2.  
 s.s. *Norco* afg. Dakar 3.2. til Antwerpen.  
 m.s. *Nordbo* afg. Dakar 3.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Nordborg* afg. Boston 1.2.  
 s.s. *Nordby* ank. London 2.2.  
 m.s. *Norden* afg. Philadelphia 8.2. til Texas City.  
 m.s. *Nordfarer* ank. Buenos Aires 24.1.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Rosario 7.2.  
 m.s. *Nordhval* afg. Astoria 11.1. til Yokohama.  
 m.s. *Nordkap* ank. Jacksonville 4.2. p. R. t. New York.  
 s.s. *Nordlys* afg. Eastham 31.1. til Hampton.  
 m.s. *Nordpol* repareres i Nakskov.  
 m.s. *Nordvest* afg. Los Angeles 8.2. til Yokohama.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Durban 31.1. til Buenos Aires.

## O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 14.2.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* afg. Algiers 1.2. til Haifa.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 3.2.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen afg. Capetown 12.2.  
 m.s. *Oregon* afg. Aalborg 13.1. til Rosario, ank. Rosario ca. 15.2.  
 s.s. *Orion* ank. Santiago 6.2.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Granville 12.2. til Setubal.  
 s.s. *Otto Petersen* afg. Antwerpen 6.2. til New York.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Rufisque 8.2.

## P

m.s. *Panama*, Paulsen, ank. Saigon 14.2. hjg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Oslo 9.2. til Boston.  
 s.s. *Paula* ank. Haifa 14.2.  
 s.s. *P. Madsen* ank. Hull 8.2.  
 s.s. *P. N. Danm* pass. Aalesund 8.2. p. R. t. Stettin.  
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Panama Canal p. R. t. Los Angeles 11.2. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 8.2.  
 s.s. *Pia* pass. Holfenau 14.2.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Oslo 12.2.

## R

m.s. *Ragnhild* ank. New York 7.2.  
 s.s. *Randa* afg. Haifa 13.2.  
 s.s. *Riga* afg. Nantes 13.2.  
 s.s. *Rigmor* afg. Amsterdam 7.2.  
 s.s. *Rikke* ank. Bayonne 27.12.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 15.2. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Danzig 9.2.  
 s.s. *Robert* afg. Tunis 30.1.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Odessa 9.2.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Gdynia 10.2.

## S

s.s. *Saga* afg. Skien 13.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Kolsichang 12.1.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Helsingør 11.2.

s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Nørresundby 13.2.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunshüttelkoog 12.2. p. R. t. Boulogne s./M.  
 s.s. *Seine* afg. Danzig forv. 14.2. til Tallinn.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Carontes 11.2.  
 m.s. *Selandia*, Væring, pass. Finisterre p. R. t. London 14.2. hjg.  
 s.s. *Selma* ank. Telaviv 14.2.  
 s.s. *Sessa* afg. Havana 9.2.  
 m.s. *Stam*, Ravnsnæs, afg. Hongkong for Saigon 12.2. hjg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Antwerpen 14.2.  
 s.s. *Signe* ank. Antwerpen 8.2.  
 s.s. *Sigrid* afg. Grangemouth 9.2. til King's Lynn.  
 s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 14.2. til Manchester.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Goole 10.2.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt i Aalborg.  
 s.s. *Skagen* afg. Swansea 13.2.  
 s.s. *Skagerak* afg. Burntisland 7.2.  
 s.s. *Skandia* ventes til Balon Rouge 22.2.  
 s.s. *Skjold* afg. Kbhvn. 14.2. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 15.2. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Freetown 6.2. til Avonmouth.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Safi 6.2.  
 s.s. *Sophie* ank. Danzig 6.2.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 14.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 30° N. 33° V. 10.2. p. R. t. Norfolk.  
 s.s. *Stella* afg. Newport 13.2.  
 m.s. *Stensby* pass. Panama 31.1. p. R. t. Hamburg.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Los Angeles 31.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Oslo 12.2.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Frederikshavn 10.2.  
 s.s. *Svanhild* ank. Houston 12.2.  
 s.s. *Svanholm* afg. Leixoes 7.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava* afg. Randers 14.2. til Aalborg.  
 s.s. *Svend Pii* ank. Cardiff 9.2.  
 s.s. *Soborg* afg. Casablanca 13.2.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Esbjerg 13.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Sydney N.S.W. 12.2.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Panama 10.2.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Methil 13.2. til Struer.  
 s.s. *Tekla* ank. Dunkirk 8.2.  
 s.s. *Tennessee* afg. New York 11.2. til Oslo.  
 m.s. *Thyra S.* pass. Barry 10.2. udg.  
 s.s. *Tanja* pass. Gibraltar 13.2.  
 s.s. *Tonisk* afg. Antwerpen 11.2. til Algier.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Odense 15.2.  
 s.s. *Tove* afg. Dakar 26.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Tovetil*, Bang, afg. Aviles 12.2.  
 s.s. *Transporter* afg. Methil 8.2. til Odense.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nakskov 16.2. til Leith.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 14.2. nordover.  
 s.s. *Tula* afg. Marseille 13.2. til Genua.  
 m.s. *Tunis* ank. Haifa 13.2.  
 m.s. *Tureby* forventes til New York 28.2.

## U

s.s. *Uffe* afg. Antwerpen forv. 14.2. til Randers, Aarhus og Middelfart.  
 s.s. *Ulla* afg. Rio de Jan. 10.2.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Slax 8.2.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Englewood 2.2.

## V

s.s. *Valborg* afg. Oran 1.2.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Gdynia 12.2.  
 s.s. *Venus* ank. Kbhvn. 6.2.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Antwerpen 10.2.  
 s.s. *Viborg* ank. Rouen 9.2.  
 s.s. *Viola* afg. Haifa 28.1. til Tel Aviv.  
 s.s. *Virginia* ank. Neufahrwasser 13.2.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capetown 2.2.  
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Riga 5.2. til London.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 9.2. til Lorient.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 14.2. til Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 1.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4.00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

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

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

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

GRUNDLAGT 1848

**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSORSIKRING** er Tidens Løse**PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN** A/S  
er Stedet

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

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



**Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter**

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA** A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

**AARHUS**

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

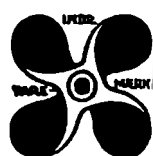
**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmeild"  
Amaliegade 38

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telephones:  
84880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**CADENIUS & GRAHN** A/B

SKIBSMÆGLERE  
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr.: »Cadenius Kotka«

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.****WASA (Finland)**

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 15. Februar 1939.

Nr. 7.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

466. (T). Danmark. Østersøen. Marstal Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
Skydning med Kanon vil i Tiden 8.—9. Marts d. A. blive afholdt i *Marstal Bugt* m. v.  
Skydepladsen begrænses af *Langelands* og *Æros* Kyster, Breddeparallellen gennem *Dovns Klint* og Meridianen gennem *Vejsnæs Nakke*.  
Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.  
Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.  
Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de af dem givne Anvisninger.  
Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.
467. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Salvo Rev. Lys- og Fløjtetønde slukket.  
(U. f. s. Nr. 6/383. Stockholm 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Salvo Rev* paa c. 58° 05' N. 19° 23' E. er for Tiden slukket.
468. (T). Sverige E.-Kyst. Indsejlingsrenden til Norrköping. Duc d'Albe Fyr ødelagt.  
(U. f. s. Nr. 6/381. Stockholm 1939.)  
Duc d'Albe Fyret *Norrköpings inlopp* Nr. 3 paa 58° 37',<sub>95</sub> N. 16° 11',<sub>30</sub> E., W. for Sejlrenden ved W.-Siden af Rendens Krunning omkring *Grymön*, er ødelagt.  
Paa Fyrets Plads vil snarest blive opført en midlertidig Duc d'Albe forsynet med et grønt, fast Fyr.  
Forannævnte midlertidige Fyrbelysning bibeholdes indtil videre.
469. Sverige. Öregrundsgrepen. Fyrskib inddraget for Is.  
(U. f. s. Nr. 6/380. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Reserv*, der for Vinterperioden er udlagt paa Fyrskibet *Grepens* Station paa c. 60° 28' N. 18° 18' E., er inddraget paa Grund af Isforholdene.  
(E. f. s. Nr. 45/3185 1938.)



**470. Finland. Bottniske Bugt. Oulu. Ledebaaker nedlagt.**

(U. f. s. Nr. 4/152. Helsingfors 1939.)

Nedennævnte Ledebaaker er nedlagt:

*Kropsunkari övre* paa 65° 08' 49" N. 25° 11' 37" E. og  
*Kropsunkari nedre* paa 65° 08' 59" N. 25° 11' 32" E.**471. Finland. Skärgårdshavet. Saviletto. Afmærkning forandret.**

(U. f. s. Nr. 4/160. Helsingfors 1939.)

Topbetegnelserne er fjernet fra nedennævnte Sømærker:

- a. Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 29' 24" N. 21° 25' 38" E.
- b. Den sort- og hvidmaalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 60° 29' 28" N. 21° 25' 34" E.

**472. Finland. Finske Bugt. Pörtö. Løb forandret.**

(U. f. s. Nr. 4/146. Helsingfors 1939.)

Det 3,7 m dybe Løb, som tidligere gik mellem Holmen *Basörn* og den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 09' 21" N. 25° 23' 14" E., gaar nu S. om nævnte Sømærke.**473. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hamina. Kakarkari Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 4/145. Helsingfors 1939.)

I *Kakarkari* Fyr paa ca. 60° 31' 49" N. 27° 11' 54" E. er indlagt en ny rød Lysvinkel, og Fyret lyser nu, som følger:

a. Hvidt i Pejll. fra c. 30° til c. 88°.      b. Rødt i Pejll. fra c. 88° til c. 116°.

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 43/3051 1938. Kort Nr. 277.)

**474. Finland. Finske Bugt. Uuras. Kirkkosalmi. Nyt Sømærke udlægges.**

(U. f. s. Nr. 4/148. Helsingfors 1939.)

Ved Skibsfartens Begyndelse i 1939 udlægges uden nærmere Meddelelse en hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 33' 19" N. 28° 40' 18" E.

**475. Finland. Finske Bugt. Viipuri nedre Ledefyr flyttes ikke.**

(U. f. s. Nr. 4/149. Helsingfors 1939.)

E. f. S. Nr. 14/1021 1938 annulleres, idet den deri omtalte Flytning af *Viipuri nedre* Ledefyr ikke vil finde Sted.c. 60° 42',<sub>5</sub> N. 28° 45',<sub>2</sub> E.**476. Finland. Finske Bugt. Seivästö. Grænsesømærker udlagt.**

(U. f. s. Nr. 4/147. Helsingfors 1939.)

Grænsesømærker, sorte Stager med 1 sort Ballon, er udlagt paa nedennævnte Pladser.

a. 60° 07' 40" N. 29° 53' 23" E.	m. 60° 08' 16" N. 29° 27' 52" E.
b. 60° 08' 15" N. 29° 51' 38" E.	n. 60° 08' 05" N. 29° 25' 43" E.
c. 60° 08' 32" N. 29° 48' 33" E.	o. 60° 08' 10" N. 29° 24' 05" E.
d. 60° 09' 10" N. 29° 46' 30" E.	p. 60° 08' 07" N. 29° 20' 28" E.
e. 60° 09' 22" N. 29° 45' 35" E.	q. 60° 08' 11" N. 29° 15' 08" E.
f. 60° 09' 43" N. 29° 42' 43" E.	r. 60° 08' 25" N. 29° 10' 43" E.
g. 60° 09' 54" N. 29° 40' 13" E.	s. 60° 08' 08" N. 29° 08' 55" E.
h. 60° 10' 00" N. 29° 38' 15" E.	t. 60° 08' 32" N. 29° 06' 52" E.
i. 60° 10' 21" N. 29° 35' 30" E.	u. 60° 08' 37" N. 29° 05' 54" E.
j. 60° 10' 08" N. 29° 34' 10" E.	v. 60° 09' 16" N. 29° 03' 44" E.
k. 60° 09' 25" N. 29° 31' 52" E.	x. 60° 09' 13" N. 29° 01' 52" E.
l. 60° 09' 13" N. 29° 29' 50" E.	y. 60° 08' 39" N. 28° 59' 42" E.

(Kort Nr. 277.)

477. **Rusland. Neva Bugt. Leningrad Søkanal. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 292. London 1939.)  
1. Fyret paa Yderenden af N.-lige Bølgebryder paa c. 59° 54' N. 30° 06' E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 15 m. En 12 m høj, pyramideformet Baake.  
2. Det hvide, faste Fyr c. 0,2 Sm 112° fra (1) er nedlagt.
478. **Letland. Riga Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 4/169. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Ainazi övre* c. 57° 52' N. 24° 22' E. *Ainazi nedre. Ainazi Bølgebryder. Salacgriva* c. 57° 45' N. 24° 21' E. *Kurmraga* c. 57° 33' N. 24° 22' E. *Skulte Havnfyrr* c. 57° 19' N. 24° 24' E.
479. **Letland. Riga Bugt. Daugavgriva. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.**  
(U. f. s. Nr. 4/170. Helsingfors 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Daugavgriva* paa c. 57° 05',4 N. 23° 58',7 E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en stor Stage.
480. **Letland. Riga Bugt. Roja. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 4/173. Helsingfors 1939.)  
Fyrene *Roja övre* og *nedre* paa c. 57° 30',3 N. 22° 48',1 E. er slukket for Vinterperioden.
481. **Letland. Riga Bugt. Kolkæsrag's. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 4/171. Helsingfors 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Kolkæsrag's* paa c. 57° 49' N. 22° 39' E. er inddraget for Vinterperioden.
482. **Letland. Irben Stræde. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 4/171. Helsingfors 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Mikelbaka* paa c. 57° 39' N. 21° 48' E. er inddraget for Vinterperioden.
483. **Letland. Indløbet til Riga Bugt. Livonia Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 4/171. Helsingfors 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden ved Vraget af *Livonia* paa c. 57° 34',3 N. 21° 40',2 E. er inddraget for Vinterperioden.
484. **Letland. Indløbet til Riga Bugt. Ovisi Fyrskib inddraget for Is.**  
(U. f. s. Nr. 4/172. Helsingfors 1939.)  
Fyrskibet *Ovisi* paa c. 57° 39' N. 21° 36' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene. Paa Fyrskibets Plads er udlagt en stor Stage.
485. **Letland W.-Kyst. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(E. f. s. Nr. 4/171. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
Lystønden *Aknenrag's* c. 56° 52' N. 21° 00' E. Lys- og Fløjtetønden *Liepaja* c. 56° 31' N. 20° 51' E. Lys- og Kløkketønden *Bernati* c. 56° 23' N. 20° 53' E.
486. **Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Fyr midlertidig forandret. Oplysning om Kabler. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 6/574. Berlin 1939.)  
E. f. S. Nr. 5/329 1939 annulleres og erstattes med:  
1. Det grønne Gruppe-Blinkfyrr paa c. 54° 31',6 N. 18° 33',7 E. paa Molehovedet ved N.-Siden af Indløbet til S.-Bassin, er midlertidig forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.

2. Kabler er udlagt følgende Steder: a) I Hovedindløbet mellem Bølgebryderne. b) I Indløbet til S.-Bassinnet. c) I Havnefarvandet ved Havnekontoret samt ved *Jugoslavischen* og *Rumänischen* Kai. Landingsstederne for Kablerne er afmærket.

Advarsel. Alle ind- og udløbende Skibe maa før Ankringen passe nøje paa de Mærker, som angiver Kablernes Leje i Havnen.

**487. (T). Polen. Wladyslawowo. Fyr midlertidig forandret.**

(N. f. S. Nr. 6/575. Berlin 1939.)

Det hvide Fyr med En-Formærkelser paa c.  $54^{\circ} 47',_9$  N.  $18^{\circ} 25',_6$  E., paa Yderenden af W.-lige Bølgebryder, er midlertidig forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, 3 Formærkelser hver  $12^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $3^s$ .

**488. Tyskland. Kielerfjord. Kiel Havn. Holtenu Red. Kulhulk flyttet.**

(N. f. S. Nr. 6/577. Berlin 1939.)

Kulhulken paa *Holtenu Red* er flyttet til  $54^{\circ} 22' 26''$  N.  $10^{\circ} 10' 37''$  E.

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

**489. Danmark. Sundet. Provsten Lys- og Klokketøndes Plads.**

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 6/465 1939 meddeles, at Lys- og Klokketønden *Provsten* nu ligger paa  $55^{\circ} 40' 44''$  N.  $12^{\circ} 39' 03''$  E.

(E. f. S. Nr. 6/465 1939. Kort Nr. 303, 285, 210, 249, 278 og 280. Danske Lods, Side 275 og Tillæg Nr. 3, Side 44. Fyr-Fort. Nr. 306. Søm.-Fort. Side 43, Nr. 9.)

**490. (P). Sverige. Sundet. Ven. Ven Fyr forandres.**

(U. f. S. Nr. 6/397. Stockholm 1939.)

I Løbet af Marts d. A. skal *Ven Fyr* paa c.  $55^{\circ} 54',_9$  N.  $12^{\circ} 40',_3$  E. elektrificeres, hvorved Lysevnen bliver betydelig forøget. Fyrkarakteren vedbliver at være Et-Blink hver  $20^s$ , men Blinkets Varighed forøges til c.  $4^s$ . Iøvrigt bliver Fyret uforandret.

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

Sandet paa S.-Siden af den gravede Rende ind til Bøgestrømmen er ud for den yderste hvide Stage med Halmvisk, *Sandhage N.*, skudt c. 15 m og ud for den tredieyderste hvide Stage med Halmvisk c. 6 m ud i Løbet, hvorfor de to nævnte Sømærker midlertidig er flyttet henholdsvis 12 og 6 m NNW. efter til N.-Kant af Sandet.

c.  $55^{\circ} 07',_0$  N.  $12^{\circ} 14',_1$  E.

(Kort Nr. 301. Søm.-Fort. Side 78, Nr. 3.)

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**

**492. (T). Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydeøvelser. Advarsel.**

Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der i Tiden fra den 16. Februar til den 24. Marts d. A., begge Dage inklusive fra Kl. 0900 til Kl. 1600 blive afholdt Skydning med Brisantgranater i Skydeterrænet paa *Melby-Tollerup Overdrev*.

Skydningen finder Sted paa følgende Dage: 16. Februar—17. Februar, 20. Februar—25. Februar, 27. Februar—4. Marts, 6. Marts—11. Marts, 13. Marts—18. Marts og 20. Marts—24. Marts.

I dette Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen, fra *Tangvejens* Skæring med Kystrevlen, c. 2300 m NE. for *Liseleje*, til *Stængehuset*, i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*, spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 6000 m fra Kysten.

En Time før Skydningens Begyndelse og saalænge denne varer, er der paa en Flagstang, der staar i Kystrevlen, 3500 m NE. for *Liseleje*, hejst et rødt Flag med hvid Spuns.

*Tisvilde Hegn*: c.  $56^{\circ} 03'$  N.  $12^{\circ} 03'$  E.

493. Sverige. Kattergat. Morup Tånge WSW. Lys- og Fløjtetønde udlagt.  
(U. f. s. Nr. 6/398. Stockholm 1939.)  
En rød Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 15<sup>s</sup>, er udlagt paa 56° 54',<sub>80</sub> N. 12° 18',<sub>55</sub> E., c. 1 Sm WSW. for Grunden *Skorven*.  
(E. f. S. Nr. 6/414 1939. Kort Nr. 247 og 211. Danske Løds Side 226.)
494. Sverige. Torbeskär W. Sømærke udlagt.  
(U. f. s. Nr. 6/400. Stockholm 1939.)  
En rød Stage med 2 nedadvendte Koste er udlagt paa 57° 44',<sub>54</sub> N. 11° 32',<sub>05</sub> E., W. for 11,7 m Grunden 1,<sub>65</sub> Sm 280° fra *Torrbeskär* Stangbaake.  
(Kort Nr. 246, 211 og 236.)
495. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,8 m, i *Svanholm* Fyrlinie: 5,4 m, i *Sælhundeholm* Løb: 4,3 m, i *Gaaseholm* Løb: 2,0 m, i *Svanholm* Løb: 0,5 m og i *Kobbero* Løb: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 5,8 m over *Havrevlen* og 5,4 m i *Svanholm* Fyrlinie, og 4,3 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.  
Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.  
Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:  
a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 3,0 m.  
b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 2,5 m.  
c. 56° 42' (32") N. 8° 13' (32") E. — 2,0 m.  
(E. f. S. Nr. 1/89 1939.)
496. Sverige. Skagerrak. Elgö Fjorden. Hunden Skær. Fast Sømærke genopført.  
(U. f. s. Nr. 6/401. Stockholm 1939.)  
Det faste Sømærke paa Skæret *Hunden* paa c. 57° 55',<sub>2</sub> N. 11° 37',<sub>2</sub> E. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 50/3572 1938.)
497. Sverige. Skagerrak. Vanholmssund. Fast Sømærke genopført.  
(U. f. s. Nr. 6/402. Stockholm 1939.)  
Det faste Sømærke paa c. 57° 55',<sub>9</sub> N. 11° 30',<sub>7</sub> E. paa Braaddet SW. for *Vanholm* er genopført.  
(E. f. S. Nr. 49/3513 1938.)
498. Norge. Skagerrak. Oksoy. Oplysning om Radiopejlstation.  
(E. f. S. Nr. 2/69. Oslo 1939.)  
Opmærksomheden henledes paa, at Kystradiostationen paa *Flekkerøy* (58° 04' 10" N. 8° 00' 02" E.) er nedlagt og dennes Tjeneste i sin Helhed er overtaget af den nye Kystradiostation ved *Farsund* (nøjagtig Beliggenhed vil senere blive meddelt).  
Skibe, som ønsker Pejling fra *Oksoy* Radiopejlstation (c. 58° 04',<sub>2</sub> N. 8° 03',<sub>5</sub> E.), maa fremtidig kalde *Farsund* Radio, Kaldesignal LGZ.  
(Kort Nr. 236.)
499. Norge. Skagerrak. Vest-Agder. Tregde SE. Kniplingholmen. Kendeligt Punkt.  
(E. f. S. Nr. 2/38. Oslo 1939.)  
c. 30 m indenfor S.-Pynten af *Kniplingholmen* er paa 57° 58' 30" N. 7° 38' 13" E. rejst et Mindesmærke over det finske Dampskib „*Savonmaa*“. Mindesmærket bestaar af en firkantet Pyramide med et Kors paa Toppen.  
(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

500. Rusland. Hvide Hav. Letniya (Lopshengski) Point. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 266. London 1939.)  
En Baake er opført paa c. 65° 02' N. 37° 38' E., 4,0 Sm 342° fra *Lopshengu* Kirke.  
Navnet *Letniya Point* skal rettes til *Lopshengski Point*.

**501. Rusland. Hvide Hav. Pul Korga. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 267. London 1939.)

Paa *Pul Korga* Baakes Plads paa c.  $65^{\circ} 10' N.$   $36^{\circ} 51' E.$ , 2,5 Sm  $160^{\circ}$  fra *Jigginsk Island* Blinkfyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $4^s$ . Flammens Højde: 8 m. Trekantet, pyramideformet Baake.

**502. England. Yarmouth Red. Forsøgsfløjtetønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 265. London 1939.)

Den røde Fløjtetønde mærket *Experimental*, som forsøgsvis har været udlagt paa c.  $52^{\circ} 35\frac{1}{2}' N.$   $1^{\circ} 47' E.$  er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 2/107 1938.)

**503. (T). Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer. Lystønder flyttes. Vagtskibe udlægges. Aavarsel.**

(N. t. M. Nr. 250. London 1939.)

E. f. S. Nr. 1/58 1939 annulleres og erstattes med:

I. Undervandshindringer er udlagt mellem *Vault Point* (c.  $56^{\circ} 02' N.$   $3^{\circ} 18' W.$ ), *Inchcolm Island*, *Cramond Island* og S.-Kysten af *Firth of Forth*.

Nedennævnte Lystønder er udlagt i vedføjede Afstande og Retninger fra *Oxcars Fyr*, der er beliggende paa c.  $56^{\circ} 01' N.$   $3^{\circ} 17' W.$ :

a. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , 0,6 Sm  $291^{\circ}$ .b. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $6^s$ , 0,45 Sm  $283\frac{1}{2}^{\circ}$ .c. En sort Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $12^s$ , 1,4 Sm  $258^{\circ}$ .

II. Omkring den 20. Februar d. A. foretages nedennævnte Forandringer uden nærmere Meddelelse:

1. Lystønde a flyttes til 0,115 Sm  $281\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Oxcars Fyr*.2. Lystønde b flyttes til 0,37 Sm  $268\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Oxcars Fyr*.

3. Et Vagtskib vil blive udlagt paa hver af følgende Pladser:

d. 0,565 Sm  $274^{\circ}$  fra *Oxcars Fyr*.e. 0,540 Sm  $264^{\circ}$  - —

Vagtskibene viser følgende Signaler:

Om D a g e n: To sorte Balloner lodret for hinanden paa den Side af Løbet, der er frit.

En sort Ballon paa den Side, paa hvilken Skibe *ikke* maa passere.

Om N a t t e n: To klare Lanterner lodret for hinanden paa den Side af Løbet, der er frit.

En klar Lanterne paa den Side, paa hvilken Skibe *ikke* maa passere.

T a a g e s i g n a l: Vagtskib d: 3 lange Stød med Sirene med Mellemrum af ikke over 1 Minut. Vagtskib e: 6 korte Stød med Sirene med Mellemrum af ikke over 1 Minut.

*A d v a r s e l.* Al Sejlads ind eller ud af *Firth of Forth* skal foregaa mellem Lystønderne a og b og N. om Lystønde c, ogsaa mellem Vagtskibene, naar de er blevet udlagt.

*Det tilraades paa det indstændigste at tage Lods.*

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****504. Frankrig. Cap Fréhel Auduvning. Vrag.**

(A. a. N. Nr. 4/258. Paris 1939.)

Et Vrag, hvorfra Masten ved Lavvande rager over Vandet, ligger sunket c. 600 m E. for *Fort la Latte*, der er beliggende paa c.  $48^{\circ} 40',_1 N.$   $2^{\circ} 17',_1 W.$  Vraget ligger farligt for Sejladsen.

**505. (T). Frankrig. Saint-Brieuc Bugt. Tønde forsvundet.**

(A. a. N. Nr. 4/259. Paris 1939.)

Tønden *Caffa* paa c.  $48^{\circ} 37',_8 N.$   $2^{\circ} 43',_1 W.$  er forsvundet.

506. Frankrig. Adgangen til Paimpol. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 4/261. Paris 1939.)  
Baaken *Bongrève* paa c.  $48^{\circ} 49',_{11}$  N.  $2^{\circ} 58',_{2}$  W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 5/349 1939.)
507. Frankrig. Paimpol-Bréhat. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 4/260. Paris 1939.)  
Baaken *Quéroic* paa c.  $48^{\circ} 48',_{2}$  N.  $2^{\circ} 59',_{0}$  W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 5/350 1939.)
508. Frankrig. Paimpol Bugt. Baaker genopført.  
(A. a. N. Nr. 4/262 og 4/263. Paris 1939.)  
Nedennævnte Baaker er genopført:  
*Men-Arzel* c.  $48^{\circ} 47',_{1}$  N.  $2^{\circ} 59',_{1}$  W.  
*Roch Fave Sud* c.  $48^{\circ} 47'$  N.  $3^{\circ} 02'$  W.  
(E. f. S. Nr. 52/3738 1938 og 4/266 1939.)
509. England. W.-Kyst. South Stack Fyr forandret.  
(N. t. N. Nr. 4. Trinity House, London 1939.)  
*South Stack* Fyr paa c.  $53^{\circ} 18'$  N.  $4^{\circ} 42'$  W. er blevet elektrificeret, hvorved Lys-  
evnen er blevet betydelig forøget. Fyret viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,5^s$ ,  
Mørke  $9,5^s$ .
- VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**
510. Nordlige Atlanterhav. Drivende Vrag.  
(Telegram fra Dampskibet Paul Harnoit.)  
Annulleret.
511. (T). Frankrig. Lorient Anduvning. Les Trois Pierres. Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 4/265. Paris 1939.)  
Fyret *Les Trois Pierres* paa c.  $47^{\circ} 41',_{5}$  N.  $3^{\circ} 22',_{5}$  W. er for Tiden slukket.
512. (T). Frankrig. Quiberon. Undervandshindringer.  
(A. a. N. Nr. 4/206. Paris 1939.)  
E. f. S. Nr. 6/429 1939 annulleres og erstattes med: Undervandshindringer, der er  
farlige for Sejladsen, er for et Tidsrum af c. 3 Maaneder udlagt paa en Linie fra et Punkt  
 $3700$  m  $247^{\circ}$  fra *Ile Dumet* Fyr paa en Strækning af  $1000$  m i Retningen  $247^{\circ}$ . De to Ende-  
punkter er hvert afmærket med en grøn Tønde.  
*Ile Dumet* Fyr: c.  $47^{\circ} 24',_{8}$  N.  $2^{\circ} 37',_{2}$  W.
513. Frankrig. Rocher d'Antioche. Taagesignal nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 291. London 1939.)  
Taagesignalet ved Fyret paa c.  $46^{\circ} 04',_{0}$  N.  $1^{\circ} 23',_{7}$  W. er permanent nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 21/1621 1938.)
514. Spanien N.-Kyst. Bilbao. Oplysning om Fyrbelysning.  
(N. t. M. Nr. 178. London 1939.)
- Paa c.  $43^{\circ} 20'$  N.  $3^{\circ} 01'$  W.,  $0,_{115}$  Sm  $102\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Fyret paa Hovedet af E.-lige  
Bølgebryder, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  
 $6^s$ . Flåmmens Højde:  $22$  m. Synsvidde:  $14$  Sm. Fyret lyser, som følger:
    - Hvidt i Pejll. fra  $119^{\circ}$  til  $135^{\circ}$ .
    - Rødt i Pejll. fra  $135^{\circ}$  til  $150^{\circ}$ .
  - Det røde, faste Fyr paa Hovedet af E.-lige Bølgebryder er forandret til at  
vise rødt Et-Blink hver  $1\frac{1}{2}^s$ . Synsvidde:  $10$  Sm. Fyret er synligt i Pejllinger fra  $312^{\circ}$   
til  $192^{\circ}$ .
  - Paa en Arm, der udgaar i SE.-lig Retning fra Hovedet af W.-lige Bølgebryder,  
er  $0,_{325}$  Sm  $325^{\circ}$  fra (2) tændt et nyt Fyr, der viser grønt Et-Blink hver  $3^s$ . Flåmmens  
Højde:  $18$  m. Synsvidde:  $10$  Sm. Hvidt Betontaarn.

**515. (T). Spanien W.-Kyst. Pontevedra Bugt. Minefare.**

(N. t. M. Nr. 239. London 1939.)

I Indsejlingen til *Pontevedra* Bugt er udlagt Miner. c. 42° 20' N. 9° 00' W.Skibe, som ønsker at anløbe, skal tage Lods fra *Isla Salvora*. c. 42° 28' N. 9° 00' W.

(E. f. S. Nr. 8/538 1938.)

**516. (T). Spanien W.-Kyst. Vigo Bugt. Sejladsforskrifter.**

(N. t. M. Nr. 239. London 1939.)

Det S.-lige Indløb til *Vigo* Bugt er nu aabent for Sejlads.Skibe, der løber ind i *Vigo* Bugt, maa kun gøre dette om Dagen og udelukkende gennem det S.-lige Indløb.Indsejling om Natten er kun tilladt efter forudgaaende Tilladelse af *Commandante de Marina*.Lodsstationen ved *Bayona* er lukket.Det N.-lige Indløb til *Vigo* Bugt er stadig spærret af Miner.

c. 42° 08' N. 8° 57' W.

(E. f. S. Nr. 8/538 1938.)

**517. Portugal. Leça. Radiofyrt oprettet.**

(N. t. M. Nr. 2753. London 1938.)

Ved *Leça* Fyr paa c. 41° 12' N. 8° 43' W. er oprettet et Radiofyrt. Radiofrekvens: 291,5 kc/s (1029 m). Type: A 2.

Signalet er:

a. Bogstaverne LC 3 Gange.....	10 s.	} 1 m.
b. 3 lange Streger .....	30 s.	
c. Bogstaverne LC 3 Gange.....	10 s.	
d. Pause .....	10 s.	
Gentagelse af Signalet a—d .....		1 m.
Pause .....		4 m.
Periode .....		6 m.

Sendetider: I Taage og usigtbart Vejr hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 4<sup>m</sup> efter fuldt Klokkeslæt.Pejlinger taget indenfor 3 Sm Afstand fra *Leça* Fyr er upaalidelige.

Radiofyrets normale Rækkevidde er c. 100 Sm.

Indtil videre maa Radiofyret betragtes som værende til Forsøg.

Rapporter vedrørende Resultatet af tagne Observationer bedes sendt til *Direcção de Faróis, Lisboa*.**518. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Jeba Floden Anduvning. Fyrbaad genudlagt.**

(A. a. N. Nr. 21/53. Lissabon 1938.)

Fyrbaaden *Caió No. 1* er atter udlagt paa Station paa c. 11° 50',<sub>0</sub> N. 16° 47',<sub>2</sub> W. Fyrkarakteren er uforandret. Synsvidde: 10 Sm.

(E. f. S. Nr. 2/123 1936.)

**519. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. St. Paul de Loanda. Oplysning om Lystønder.**

(N. t. M. Nr. 261. London 1939.)

1. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt paa c. 8° 48' S. 13° 14' E., 0,25 Sm 74° fra *Roca Isabel* Fyr.

2. Lystønden c. 0,1 Sm W. for (1) er forandret fra at vise grønt, fast Lys til at vise grønt Et-Blink.

**520. Afrika W.-Kyst. Luderitz Bugt. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 304. London 1939.)

1. Den røde Lysvinkel i det faste Fyr paa *Diaz Point* paa c. 26° 38' S. 15° 06' E. findes nu mellem Pejlingerne 230° og 240°. Iøvrigt uforandret.2. Synsvidden i alle Lysvinklerne i Vinkelfyret paa *Shark Island* paa c. 26° 38' S. 15° 09' E. er nu 5 Sm.

521. (T). Kap Verds Øerne. Mayo Island. Fyr midlertidig slukket.  
(N. t. M. Nr. 277. London 1939.)  
*Fort San José* Fyr, *English Road* c. 15° 08' N. 23° 13' W., er for Tiden slukket.
522. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbour. Skær.  
(N. t. M. Nr. 4/157. Washington 1939.)  
Et Skær med 7,9 m Vand ligger paa 42° 20' (30") N. 71° 01' (00") W., c. 385 m 318° fra *Reserved Channel* Fyr.
523. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Pollock Rip Fyrskib. Undervandsklokke inddraget.  
(N. t. M. Nr. 4/158. Washington 1939.)  
Undervandsklokken om Bord i *Pollock Rip* Fyrskib paa c. 41° 36' N. 69° 51' W. er permanent inddraget.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

524. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Cape San Blas. Radiofyr oprettet.  
Fyrs Synsvidde.  
(N. t. M. Nr. 198. London 1939.)  
1. Ved *Cape San Blas* Fyr paa c. 29° 40' N. 85° 21' W. er oprettet et Radiofyr.  
Radiofrekvens: 290 kc/s (1034 m). Type: A 2.  
Signalet er:  
a. Bogstavet W..... 1m.  
b. Pause..... 2m.  
Periode..... 3m.  
Sendetider: I Taage og usigtbart Vejr hver 3m.  
I klart Vejr: Fra det 10m—20m og fra det 40m—50m af hver Time.  
Normal Rækkevidde: c. 100 Sm.  
2. *Cape San Blas* Fyrs Synsvidde er 16 Sm.
525. Honduras. Tela. Oplysning om Radiofyrs Plads. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 4/171. Washington 1939.)  
1. De to Master ved *Tela* Radiofyr staar paa følgende Pladser:  
W.-lige Mast: 15° 46' 12" N. 87° 26' 54",5 W.  
E.-lige Mast: 15° 46' 13" N. 87° 26' 52",5 W.  
2. Det røde, faste Fyr ved Inderenden af *Tela* Pier er permanent nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 29/2169 1938.)
526. Karaibiske Hav. St. Andrews Island. Johnny Cay Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 4/170. Washington 1939.)  
*Johnny Cay* Fyr paa c. 12° 36' N. 81° 41' W. er permanent nedlagt.
527. Santo Domingo. Cape Dame Marie. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 284. London 1939.)  
*Cape Dame Marie* Fyrs Synsvidde er nu 15 Sm c. 18° 37' N. 74° 26' W., 36,0 Sm 69° fra *Navassa Island* Fyr.
528. Brasilien. Recife Manoel Luiz Anduvning. Grund.  
(A. a. N. Nr. I/12. Rio de Janeiro 1939.)  
En Pulle med 5,9 m Vand er fundet paa c. 1° 17' S. 44° 55' W., 27 Sm 101° fra *São João* Fyr.
529. Brasilien. Barra do Rio S. Francisco do Norte. Tønde genudlagt.  
(A. a. N. Nr. I/9. Rio de Janeiro 1939.)  
Den røde Tønde paa c. 10° 31' S. 36° 24' W., 2,3 Sm 95° fra *S. Francisco do Norte* Fyr, er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 33/2449 1938.)



## VIII. Middelhavet. Sorte Hav og Azovske Hav.

- 530. Italien. Adriaterhavet. Triest. Vittoria Fyr lyser atter normalt.**  
(A. a. N. Nr. 4/26. Genua 1939.)  
*Vittoria Fyr* paa c. 45° 40' N. 13° 45' E. lyser atter med normal Fyrkarakter.  
(E. t. S. Nr. 5/374 1939.)
- 531. Ægæiske Hav. Naxos. Oplysning om Skær og Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 278. London 1939.)
- Nedennævnte Puller og Skær ligger i de vedføjede Afstande og Retninger fra N.-Spidsen af *Mungri Point*, der er beliggende paa c. 37° 06' N. 25° 21' E.:
 

a. 5,5 m 0,475 Sm 354°.	}	<i>Phrouros Rocks.</i>
b. 3,7 m 0,40 Sm 356°.		
c. 3,2 m 0,33 Sm 357°.		
d. 3 Skær i Overfladen 0,32 Sm 5°.		
  - Nedennævnte Skær. Ø og Pulle skal slettes af Kortet:
    - 2,7 m Skæret c. 0,4 Sm 3° fra N.-Spidsen af *Mungri Point*.
    - Den lille Ø *Guardian Rock* c. 3,3 Sm 9° fra N.-Spidsen af *Mungri Point*.
    - 7,8 m Pullen c. 1,34 Sm 52° fra N.-Spidsen af *Mungri Point*.
- 532. Ægæiske Hav. Mykoni. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 278. London 1939.)  
Dybderne 9,1 m og 11,0 m paa c. 37° 26' N. 25° 19' E., c. 2,8 Sm 191° fra *Cape Armenisti Fyr*, skal rettes til 6,9 m.
- 533. Ægæiske Hav. Tinos. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 278. London 1939.)
- En Dybde paa 17,9 m findes paa c. 37° 31' N. 25° 11' E., 1 Sm 140° fra *Tinos Havn grønne Fyr*.
  - 11 m Dybden mærket *Akako Rock* tæt W. for (a) skal slettes.
- 534. Rusland. Sorte Hav. Odessa. Ledefyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 302. London 1939.)  
*Petroleum Harbour* Forfyr paa c. 46° 31' N. 30° 44' E. er forandret fra at vise grønt, fast Lys til at vise grønt Et-Blink.
- 535. Rusland. Sorte Hav. Kherson Bugt Anduvning. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 279. London 1939.)  
Paa Baakens Plads tæt W. for *Perevoznic* Kystvagtstation paa c. 46° 10' N. 32° 04' E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 9 Sm. Sort Jernmast med et firkantet Dagmærke.
- 536. Rusland. Sorte Hav. Perekop Bugt. Cape Kara-Burnu. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 259. London 1939.)  
Paa *Cape Kara-Burnu* er paa 45° 35' 21" N. 32° 50' 12" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: 12 Sm. Sort Tremmeværks Baake.
- 537. Rusland. Sorte Hav. Kerch. Yenikale Stræde Anduvning. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 280. London 1939.)  
Paa *Jelezni (Zhelezni) Rog* eller *Cape Kishla* er paa 45° 06' 45" N. 36° 44' 30" E. tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 69 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt, rundt Taarn. Fyret lyser, som følger:  
Hvidt i Pejlinger fra 295° til 100°, iøvrigt rødt.
- 538. Rusland. Sorte Hav. Circassia. Novorossisk Bugt. Oplysning om Skær.**  
(N. t. M. Nr. 260. London 1939.)  
*Scheskari Rock* paa c. 44° 40' N. 37° 52' E. ligger c. 0,1 Sm N.-ligere end angivet i Kortet og 1 Sm 240½° fra *Penai Fyr*. Mindste Dybde over Skæret er kun 3,7 m. Spir-tønden, der i Kortet var angivet tæt E. for Skæret, ligger nu tæt N. for Skæret.

**539. Rusland. Sorte Hav. Poti. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 303. London 1939.)

Fyret paa Hovedet af yderste Bølgebryder paa c. 42° 10' N. 41° 35' E. viser nu hvidt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Synsvidde: 7 Sm for hvidt og 4 Sm for grønt Lys.

**540. Ægypten. Alexandria. Baaker forandret.**

(N. t. M. Nr. 226. London 1939.)

Nedennævnte Baaker er nu forsynet med Topbetegnelser, som følger:

- a. Baaken 1,055 Sm 55° fra *Great Pass* Fyrbaake med en rød, kurveformet Topbetegnelse.
- b. Baaken 1,2 Sm 71° fra *Great Pass* Fyrbaake med en rød, T-formet Topbetegnelse.
- c. Baaken 1,88 Sm 60° fra *Great Pass* Fyrbaake med en sort, trekantet Topbetegnelse.
- d. Baaken 2,07 Sm 63° fra *Great Pass* Fyrbaake med en rød og hvid, kurveformet Topbetegnelse.

*Great Pass* Fyrbaake: c. 31° 10' N. 29° 48' E.

(E. f. S. Nr. 49/3539 1938.)

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****541. (T). Persiske Bugt. Bahrain Harbour. Afmærkning midlertidig forandret.**

(N. t. M. Nr. 281. London 1939.)

*West Spit* Lystønde paa c. 26° 17' N. 50° 32' E. er midlertidig ombyttet med en Spidstønde.

**542. Forindien W.-Kyst. Malabarkysten. Trivandrum. Kendelige Punkter.**

(N. t. M. Nr. 305. London 1939.)

1. Maharajahens Palads, en hvid, firkantet Bygning med mørkerødt Tag, er beliggende 1,2 Sm 324° fra *Trivandrum* røde, faste Fyr.
2. Et Hus med rødt Tag er beliggende paa *Kovilam Point* 5,0 Sm 145° fra det i (1) nævnte Fyr.
3. Højen og Træet c. 4,8 Sm 336° fra det i (1) nævnte Fyr skal slettes i Kortet. *Trivandrum* røde, faste Fyr: c. 8° 28' N. 76° 56' E.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****543. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Palembang Floden. Lystønde flyttet.**

(B. a. Z. Nr. 28/306. 's-Gravenhage 1939.)

Den hvide Lystønde ved S.-Pynten af Øen *Pajoeng* er flyttet til 2° 24' 30" S. 104° 55' 22" E.

**544. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja E. og W. Oplysning om Fiskestager.**

(B. a. Z. Nr. 25/289. 's-Gravenhage 1939.)

1. Fiskestagerne paa c. 7° 10',5 S. 112° 40',0 E. i Farvandet i Nærheden af *Tg. Semamboeng* er fjernet.
2. Fiskerusen, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 7° 11',8 S. 112° 50',7 E., findes ikke mere.

(E. f. S. Nr. 50/3605 1938.)

**545. Sunda Øerne. Java S.-Kyst. Tjilatjap. Banke udvidet sig. Advarsel.**

(B. a. Z. Nr. 25/290. 's-Gravenhage 1939.)

Da Banken SE. for *Prapat Tjabol* ved W.-Siden af Farvandet i Nærheden af *Tjilatjap*, har udvidet sig, anbefales det Skibene ikke at komme W. for Linien Baakerne paa *Tg. Sodong* overet i Pejling 177°.

c. 7° 43',9 S. 108° 59',3 E.

**546. Sunda Øerne. Timor. Kupang. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 288. London 1939.)

1. Fyret paa c. 10° 10' S. 123° 34' E. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>.

2. Paa den hvide Pyramide 0,516 Sm 57° fra (1) er tændt et Fyr, der viser rødt Lys med En-Formærkelser.

**547. (T). Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Kuala Rajang. Fyr midlertidig forandret.**

(N. t. M. Nr. 263. London 1939.)

Omkring den 1. April d. A. forandres det hvide Gruppe-Blinkfyr paa *Tanjong Jerijeh* paa c. 2° 09' N. 111° 11' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 2 Uger til at vise hvidt, fast Lys.

**548. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Kua Nam Trieu. Løb forandret. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 293. London 1939.)

*Kua Nam Trieu Channel* rapporteres at have forandret sig.

c. 20° 45' N. 106° 50½' E.

**549. Kina. Macao Harbour. Fyr atter tændt.**

(N. t. M. Nr. 283. London 1939.)

*Fort Guia* Fyr paa c. 22° 12' N. 113° 33' E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 4/284 1938.)

**550. Kina. Pohai Bugt. Lun Kau Bugt Anduvning. Skær.**

(N. t. M. Nr. 252. London 1939.)

Et Skær med 3,7 m Vand er fundet paa 37° 30' (42") N. 120° 05' (06") E.

---

## Tillæg.

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

**551. Danmark. Sundet. Lappegrund. Sømærket Lappegrund E. inddrages.**

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Lappegrund E.*, paa 56° 03' 22" N. 12° 38' 00" E. vil uden nærmere Meddelelse blive permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 4/313 1939. Kort Nr. 312, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 249, Tillæg Nr. 3. Side 37. Søm.-Fort. Side 40, Nr. 3.)

**552. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Sømærke i Uorden.**

Paa den yderste hvide Stage med Halmvisk *Sandhage N.*, paa 55° 07' (15") N. 12° 14' (48") E. er Stagen knækket, Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

**553. Danmark. Lille-Bælt. Mommark NE. Lystønde genudlagt.**

Lystønden *Mommark NE.* paa c. 54° 56' N. 10° 03' E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 2/118 1939.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**554. (P). Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr forandres.**

Den 1. Marts d. A. eller snarest derefter forandres *Hals Barre* Fyr paa 56° 57' 18" N. 10° 25' 46" E. til elektrisk Fyr. Fyrets Lysevne forøges fra c. 23 Sm til c. 29 Sm. Fyrkarakteren vil stadig være hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20<sup>s</sup>, idet dog Blinkenes Længde afkortes til c. 1/10<sup>s</sup>, saaledes at Karakteren herefter bliver: Blink c. 0,1<sup>s</sup>, Mærke c. 4,9<sup>s</sup>, Blink c. 0,1<sup>s</sup>, Mærke c. 14,9<sup>s</sup>.

(Fyr-Fort. Nr. 123.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

MED

# Brown



## GYRO KOMPAS

OG  
AUTOMATISK  
STYRING

OPNAAS

**NØJAGTIGHED  
SIKKERHED  
BESPARELSE**

AGENTER FOR DANMARK:  
**IVER C. WEILBACH & CO.**  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

# O

wners' &

# C

aptains' 

# C

ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

*Published by*  
**Nautical Publishing Co.**  
11, Amaliegade, Copenhagen.

# JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





### Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S af 1912.  
 D/S »Svendborg«.  
 J. Lauritzen.  
 D/S »Norden«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Torm«.  
 D/S »Progress«.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Myren«.  
 D/S »Vendila«.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.«.  
 D/S »Dania«.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Heimdale«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Jutlandia«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Hafnia«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Hetland«.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Øresund«.  
 Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Als«.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Draco«.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 D/S »Viking«.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 Det Forenede Bugserelskab A/S.

## Hellerup Kulimport A/S

TUBORG HAVN  
 Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF  
 Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
 Briketter ▲ Brænde

KAAS & SØRENSEN  
 INDEHAVER

Skibsklarering  
 Kommission

**G. E. OLSEN**

Bunkerkul  
 Kul, Koks, Brænde  
 Briketter

**HELSINGØR**  
 Havnegade og  
 nordre Havnearm  
 Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

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

## VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers  
 Agents of regular lines

Telegrams: *Vinkco* **ROTTERDAM** Telephone: 24380 (3 lines)  
 Amsterdam — Zaandam — Antwerp

## GIESCHE HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

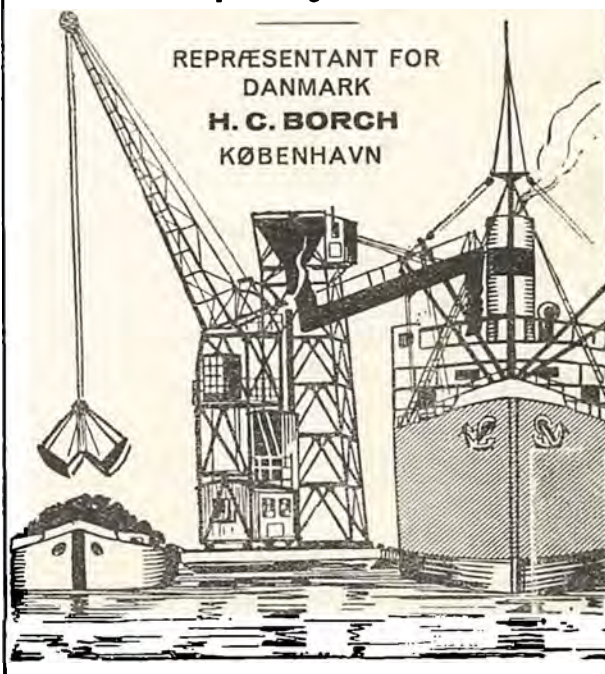
**DANZIG**

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

### Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:  
 Cleophas og Giesche.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 8

TORS DAG 23. FEBRUAR 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DANSK SKIBSFARTS KONKURRENCEEVNE

De Tal, vi bragte fornylig og som fastslog, at Danmark, hvad Lønninger og andre Udgifter angik, laa i Toppen — paa visse Punkter ved Siden af, paa andre endog over England, der nu faar Subsidier til sin Skibsfart — vil maaske dog overbevise Kritiken indenfor især engelsk Søfart om, at Danmark saa lidt som de andre nordiske Lande, driver nogen unfair Konkurrence overfor England. Det er Sandheden sagt i faa Ord. Kun er det meget vanskeligt at se, hvordan vi skal kunne konkurrere under saa ulige Vilkaar. Det langt større Land med de langt større Resourcer o. s. v. og dertil altsaa direkte Statsstøtte! Det er unægtelig haarde Betingelser at skulle konkurrere under.

Dansk Skibsfart har iøvrigt paa et andet Punkt kunnet konstatere en tilfredsstillende Udvikling og notere en Anerkendelse, som vi ikke synes skal skjules. Som bekendt viste Nationalbanken ved sidste Maanedsskifte en højst bemærkelsesværdig Forandring i sin Balance. For første Gang i adskillige Aar figurerede den danske Stat ikke som Skyldner men som Fordringshaver. Tilgodehavendet indskrænkede sig ganske vist til kun 1 Million Kr., men dels er det ogsaa Penge, og dels er det et glædeligt Faktum at konstatere den rigtige Retning, og denne Fremgang er tydelig ved en Sammenligning med Stillingen ved Aarskiftet. Ultimo December havde Staten en Gæld til Banken paa over 59 Millioner Kr.

Lad nu dette være mere eller mindre tilfældigt, saa betyder det dog at vi er ved at komme paa ret Køl igen. Der er langt igen, og der er mange Skær, der truer. Men naar vi ser paa — og de samme Betragtninger gøres gældende i flere udenlandske Blade, der har taget de danske økonomiske Forhold op til indgaaende Behandling — hvordan Landbruget maa kæmpe sin Kamp, og hvordan Industrien har flere og flere Vanskeligheder, saaledes at Resultaterne bliver derefter, er det simpelthen forbløffende hvad Skibsfarten har præsteret. Lad os ikke være Fariisære, men lad os nøjes med at citere hvad et Blad som Göteborgs Handels- og Sjöfartstidning skriver: Skibsfarten og Skibsbygningen betyder saaledes for Danmark overordentlig meget, og disse Erhvervs Indtægter har simpelthen skabt den fornødne Balance paa Statsbudgettet. Før var Landbruget det eneste saliggørende — nu er Skibsfart og Skibsbygning ved at blive den Faktor, der bliver af den mest afgørende Betydning for hele Danmarks Velstand. Og det er det Erhverv, der rammes haardere af Skatter som Merindkomstskatten o. l., end noget andet. Det er nemlig dansk Skibsfart i alle sine Forgøninger, der betaler denne Overpris — og samtidig er det det samme Erhverv der, uden at modtage nogensomhelst Form af Støtte, bærer det tunge Læs med Fremskaffelse af fremmed Valuta i tilstrækkelig Grad og den eftertragtede Balance. Det synes man altsaa at have faaet Øjnene op for i Udlandet — i alt Fald i vore Broderlande, men Myndighederne herhjemme lukker Øjnene til, eller vender Hovedet bort. Dog, en Sandhed af den Art kan ikke skjules, Skibsfartens Rolle og den Indtægt der er kommet derfra til Landet i sin Helhed, heller ikke .

### BRITISK IMPORT I FREMMEDE SKIBE

»F airplay« skriver følgende i sit Nummer for 16. Februar, en betydningsfuld Udtalelse, som vi gengiver uden Kommentar:

Fremmede Redere vilde, naturligvis, komme til direkte at lide derunder, hvis Regeringen bestemte, at visse Varer, der kom fra fremmede Havne til Storbritannien, skulde føres enten af det paagældende Lands egne Skibe eller af britiske Skibe. I Øjeblikket kommer praktisk talt al vor Import fra de skandinaviske Lande paa fremmede Skibe, saaledes at skandinaviske Redere næsten afgjort vilde komme til at lide under det, hvis det skete. Efter hvad jeg har været i Stand til at faa oplyst, er det ikke sandsynligt, at der vil blive taget noget Skridt i den Retning. Dog kan man ikke behøje britiske Redere, at de er mod den Fremgangsmaade, som visse fremmede Lande anvender ved praktisk talt at udelukke britiske Skibe fra Deltagelse i Befordringen af deres Export til Storbritannien og andre Dele af Verden.

### HALDIN PLANEN IGEN?

Det synes i Øjeblikket, som om der i engelske Regeringskredse gør sig Bestræbelser gældende for at faa den saakaldte Haldin Plan genoplivet. Som bekendt blev den og dens Oplægningsteorier skrinlagt for kort Tid siden, da de voldsomme Subsidiekrav blev fremsat. Nu ser det ud til, at dømme efter Udtalelser af Mr. Oliver Stanley, Board of Trades Præsident, at Regeringen først og fremmest er besluttet paa at sikre sig en Reserve af Tonnage. Mottoet skulde ikke længere være: »Ophug og byg«, men »Læg op og byg«. Denne Forandring var nødvendig udfra den Betragtning, at Regeringen ikke længere blot skulde tage Hensyn til den økonomiske Udvikling, men ogsaa til Spørgsmaalet om Landets Sikkerhed.

### SVERIGES SKIBSFART

Ved Indvielsen fornylig af den paa Initiativ af Skibsmægler Seth Brinck indførte Søfartsskole i Stockholm holdt bl. a. den kendte Skibsfartseksper, Dr. H. Eneborg et Foredrag, hvori han gav en Oversigt over den svenske Skibsfart i Dag og Baggrunden for den.

Dr. Eneborg begyndte med at konstatere, at den svenske Handelsflaade fra Midten af 1870'erne til Midten af 90'erne holdt sig omtrent uforandret, og at den siden steg fra 1900, bortset fra Tabene under Krig og nogle Kriseaar, lige til 1931, da den naaede sit Maksimum paa 2500 Skibe med 1.800.000 BRT. De følgende 6 Aar til 1937 kendetegnedes af en Tilbagegang, men i 1938 forøgedes Tonnagen paany med ca. 30,800 BRT., saadan at den svenske Handelsflaade nu er paa 1.605.000 Tons. Antallet af Skibe er gaaet ned til 2.275.

Sammensætningen af den svenske Handelsflaade er nu en helt anden end i 1900, og den nuværende Udvikling viser den ogsaa andre Steder klare Overgang til Motorskibe. Angaaende den Forandring, der havde fundet Sted i Sveriges Handelsflaade, meddelte Dr. Eneborg, at Transporteffektiviteten beregnes at være blevet forøget siden 1913 med 75 pCt., skønt den samlede Tonnage kun er blevet forøget med omkring 33 pCt. Til Trods for den Foryngelse, som Motorskibstonnagen har medført, er dog ikke mindre end 41 pCt. af Bruttotonnagen over 20 Aar gammel.



Antallet af Rederier i Sverige er omkring 1500, hvoraf Størstedelen dog er Smaarederier. Den hovedsageligste Del af Rederierhvervet udføres af Rederiktieselskaber, hvis Antal beregnes til noget over 300, som sammenlagt ejer 852 Skibe med 1.252.000 BRT.

Bemandingen af den svenske Handelsflaade andrager 22.259 Personer inclusive Befalingsmænd. Størstedelen af Flaaden eller 1234 Skibe paa 1.244.000 BRT. var i 1937 beskæftiget i Fart mellem Sverige og Udlandet, 62 Skibe med 268.000 BRT. i Fart udelukkende mellem udenlandske Havne og 804 Skibe med 102.000 BRT. i Fart udelukkende mellem svenske Havne.

I Østersøfart er engageret 400 Skibe, i Nordsøfart ca. 350, i Kystfart 170 og ca. 150 i Kanal fart. I saakaldt europæisk Fart er omkring 60 Skibe i Trafik. I Oceanfart er engageret ca. 150 med 800.000 BRT eller omkring 50 pCt. af hele Tonnagen.

Ved Undersøgelser angaaende Skibsfarten og Rederierhvervet maa der skelnes mellem de forskellige geografiske Farter, da dels Fragterne er forskellige, og dels Forudsætningerne i det hele er stærkt varierende. Af Interesse er endvidere Rederiernes Virksomhedsform, hvorved man skelner mellem Liniefart, Kontraktfart og Specialfart samt Trampfart.

Med Liniefart menes Skibe, der tilhører et Rederi, som gaar i regulær Trafik og er tilgængelige for Afsending af Stykgods. Kontraktfart menes at foreligge, naar et Skibs Sejlsads finder Sted paa Grundlag af en saadan Kontrakt med visse Afkastere, som binder Bortfragterne til temmelig regelbundne Transporter af visse Varer indenfor et begrænset Omraade og for en længere Række Rejser alle for en vis begrænset Tid. Den væsentlige Kontraktfart gælder Transport af Papirmasse. Med Specialfart menes Transport af Malm eller Olier, som beligede af Malm- og Olieforekomsterne eller Raffinaderiernes Beliggenhed bliver regulære.

Omtrent 40 pCt. af Handelsflaaden er beskæftiget i Trampfart, hvortil ogsaa hører Kontraktfart. Omtrent en ligesaa stor Andel er engageret i Liniefart, og Resten 20 pCt., i Specialfart.

Indenfor Trampfarten er Nordsøfarten den vigtigste, men ogsaa Østersøfarten er af stor Betydning. Den typiske Trampfart regner med udgaaende Transport af Trævarer og indgaaende Transport af Kul.

Indenfor Liniefarten spiller Oceanfarten den største Rolle, men ogsaa indenfor Nord- og Østersøfarten er den af stor Betydning.

Den svenske Handelsflaades Fragtlindtægter i udenrigsk Fart 1937 udgjorde 315 Million Kr., hvoraf over 42 pCt. paa rent international Fart mellem fremmede Lande. Timecharter-Indtægterne udgjorde samme Aar 23,4 Million Kroner.

Bruttofragterne i indenrigsk Fart udgjorde 43 Millioner Kr. og Indtægten ved Tidsbefragtning er 100.000 Kr.

#### D. F. D. S.' NYE AARHUS BAAD »HANS BROGE«

Bygningen af Det forenede Dampskibs-Selskabs nye Aarhusbaad ved Helsingørs Skibsværft er nu saa vidt fremskreden, at Afløbningsdagen har kunnet fastsættes til Lørdag den 25. Marts.

Dette Skib skal afløse Dampskibet »Aarhus« og vil saaledes sammen med Motorskibet »C. F. Tietgen«, der for Tiden gennemgaar en større Ombygning, i Fremtiden opretholde Ruten Aarhus—København.

Det forenede Dampskibs-Selskab har derfor ment, at det var en naturlig Tanke at give dette Skib Navn efter en fremragende Erhvervsmand fra Aarhus, og man har derfor besluttet, at Skibet skal hære Navnet »Hans Broge« efter Storkøbmanden Hans Broge, som i den sidste Trediedel af forrige Aarhundrede udøvere en saa betydningsfuld Indflydelse paa Erhvervslevet i Aarhus, og som ogsaa ved sin Indsats fik Betydning for Handelsstanden og Erhvervslevet i hele Landet.

Skibet vil blive døbt af Fru Paula Broge, som er gift med Grosserer H. C. Broge, en Sønsøn af Hans Broge. Afløbningen vil finde Sted under festlige Former, og til denne og en derefter paafølgende Lunch vil Selskabet udsende Indbydelser til de ledende Kredse i Aarhus.

Motorskibet »Hans Broge« vil blive færdigbygget til Indsættelse i Aarhusruten senest den 1. Juli d. A., og da Selskabet saaledes nu mener at have Sikkerhed for, at dette vil kunne gennemføres, har man kunnet fastlægge Farlplanen for Sommersejlsadsen. Det store nye, der her vil ske, er Gennemførelse af Dagssejlsads i København/Aarhusruten samtidig med, at Natsejlsadsen opretholdes i samme Udstrækning som hidtil. Der vil saaledes blive Afgang fra København og Aarhus to Gange i Døgnet. Fra København til Aarhus Kl. 11 og Kl. 24 og fra Aarhus til København Kl. 12 og Kl. 24. Baade Motorskibet »Hans Broge« og det ombyggede Motorskib »C. F. Tietgen« vil kunne løbe med meget større Fart end de tidligere anvendte Skibe, saaledes at Overfartstiden vil kunne nedsættes til ca. 6½ Time.

Denne Dagssejlsads vil kun blive opretholdt i selve Feriehøjsmønen nemlig fra Lørdag den 1. Juli til Søndag den 20. August.

Ogsaa paa Aalborgruten paatænker Selskabet at indføre Dagssejlsads, men som Følge af den meget større Afstand mellem København og Aalborg end mellem København og Aarhus, vil det med de ordinære Baade kun være muligt at gennemføre Dagssejlsads een Gang om Ugen, nemlig Søndag Formiddag. Netop til denne Dagtur paaregner man, at der vil være en betydelig Tilslutning fra de Ferierejsende, hvis Arbejde atter skal paabegyndes tidligt Mandag Morgen, og som Følge deraf ikke vil kunne vente til den ordinære Søndagsbaad, der afgaar fra Aalborg Kl. 22 med Ankomst til København Mandag Morgen Kl. 7.30. Der er allerede fra mange Sider vist stor Interesse for de Planer med Hensyn til Dagssejlsads, som Det forenede Dampskibs-Selskab nu paatænker at virkeliggøre, og der er næppe Tvivl om, at en stor Del af de Ferierejsende vil foretrække at rejse om Dagen for at kunne nyde det smukke Sceneri baade under Sejlsadsen op igennem Øresund forbi Kronborg til Aarhus og under den smukke Sejltur ind gennem Limfjorden. For Limfjords-Sejlsadsens Vedkommende bliver der Mulighed for, at Publikum kan faa Lejlighed til om Søndagen at foretage Sejlsads fra Aalborg til Hals og retur Søndag Aften, idet Søndagsturisterne vil kunne tage fra Aalborg med Morgenbaaden Kl. 9.00 og være i Hals Kl. ca. 10.30. Det Skib, der gaar fra København, vil være ved Hals Kl. ca. 18.30, og de rejsende vil saaledes kunne være tilbage i Aalborg Kl. ca. 20 Søndag Aften.

Sluttelig kan nævnes, at Det forenede Dampskibs-Selskab paa samme Maade som De Danske Statsbaner har forlængt Gyldighedsfristen for Dobbeltbilletter fra 8 til 16 Dage i Tiden 1. Maj—15. September.

#### ØSTASIATISK KOMPAGNI

Bestyrelsen for *Det ostasiatiske Kompagni* har udsendt Meddelelse om, at Driftsresultatet for 1938 inklusive Overførsel fra forrige Aar 2.659.925 Kr., andrager ialt 23.543.717 Kr., som efter Fradrag af Administrationsudgifter, Renter og Afskrivninger tilsammen 12.127.913 Kr., samt Hensættelse til Skatter 1.808.911 Kr., efterlader et Nettooverskud paa 9.606.893 Kr., hvoraf det foreslaas at udbetale 8 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, hensættes 1.200.000 Kr. til Udvidelse af Kompagniets Kontorbygning i København og overføre 3.428.560 Kr. i ny Regning.

Nettofortjenesten er ca. 725.000 Kr. større end for 1937, da den inklusive Overførsel fra foregaaende Aar — 1.256.318 Kr. — var ialt 7.478.891 Kr.

Til Udbetaling af de 8 pCt. Udbytte medgaar 4 Mill. Kr. — I Forhold til Aktiekapitalens Størrelse — 50 Mill. Kr. — raader Kompagniet over betydelige Reserver. Paa den lovmæssige Reservefond henstaar 12.500.000 Kr., paa ekstra Reservefond 25 Mill. Kr., paa Dispositions-fonden 1.800.000 Kr., paa Assurance-fonden 1.687.103 Kr. Overførslen til næste Aar 3.428.560 Kr., ialt 44.415.663 Kr.

Siden 1936 har Kompagniet givet 8 pCt. Udbytte.

Kompagniets forskellige Ruter har som i tidligere Aar været regelmæssigt betjent, tildels i Samsøjling med andre Rederier. Fragtraterne i det aabne Marked var i Aarets Løb nedladgaende, men Kompagniet var begunstiget af god Ladningstilgang, baade for udgaaende og hjemgaaende, og dertil af en voksende Passagertrafik; Driftsresultatet for Aaret er derfor tilfredsstillende.

Kompagniet har i Aarets Løb mistet Motorskibet »Tongking«, bygget 1914, ved Brand. Den indgaaende Assurance er i Status afskrevet paa »Skibenes bogførte Værdi«.

Motorskibet »Selandia« paa 8.400 Tons Lastevne og med Plads til 54 Passagerer blev leveret fra Nakskov

Skibsværft 19. Oktober og indsat paa Straits/Siam Ruten. — Motorskibet »Kina« paa ca. 12.000 Tons blev søsat den 5. November fra Nakskov Skibsværft. Et Søsterskib er under Bygning og vil blive leveret i Begyndelsen af September 1939. Yderligere har Kompagniet hos Nakskov Skibsværft bestilt 2 og hos Burmeister & Wain 1 Nybygning, som alle skal leveres i 1940. Disse 3 Søsterskibe vil blive paa ca. 10.000 Tons Lastevne med Plads til 12 Passagerer, gøre en Fart paa 14—15 Knob og skal anvendes til Betjening af Kina/Japan Ruten.

Regnskabet viser, at der er indsejlet 44.281.473 Kr. i Fragter og Passagerpenge, at Skibenes Driftsudgifter har været 33.398.150 Kr. og Afskrivningerne paa Skibene 4.386.816 Kr., saaledes at Nettofortjenesten paa Skibene har været 6.496.507 Kr.

## TRAMPFART- OG LINIEFARTSPROBLEMER

I Tilslutning til sin Oversigt over den svenske Skibsfart i Øjeblikket, som vi bringer andet Steds i Bladet, kom Dr. Eneborg ind paa det mere almene Spørgsmaal om Trampfart og Liniefartsproblemer og fremsatte her en Række Udtalelser, der har Interesse i alle Skibsfartskreise.

Trampfarten er, sagde Dr. Eneborg, den frie Søfart, som kan udnytte en Højkonjunktur, men som ligeledes kraftigt kommer til at lide under en Depression. I Følge Kommerskollegiets Søfartsredegørelse i 1933 var omkring 60 pCt. af Sveriges Tonnage 20 Aar gammel eller derover. I Tramprederiernes Balance faar man imidlertid ikke et helt klart Billede heraf. En Undersøgelse for at udfinde i hvilken Grad Bogføringsværdien var i Overensstemmelse med Markedspriserne paa tilsvarende Tonnage viste, at der var ansat altfor store Beløb, over Halvdelen burde afskrives. Det er dog muligt, at Forholdene paa det Punkt er ændret en Del efter 1937's Fragthausse. Videre viste det sig, at Tramprederierne som Helhed gik med Tab, hvis man regnede med en normal Afskrivning paa 5 pCt. af Tonnagens Anskaffelsesværdi. En særlig Undersøgelse gav til Resultat, at det er de nyeste Skibe, som har gaaet med Gevinst, mens de ældre gaar med Tab.

I Betragtning af Tramprederiernes daarlige Stilling var det ganske naturligt, at man i 1936-Rigsdagen besluttede sig til særlige Støttelaan fra Rederifondet samt Sekundærlaan fra en i Forbindelse med dette Fond staaende Sekundærlaanefond. Der indkom imidlertid ingen Begæringer om Støttelaan, dels som Følge af den relativt høje Rentefod, dels som Følge af hele den økonomiske Situations Forbedring i 1936—37.

Ved Slutningen af 1937 var der i Sverige 767 Partrederier som ejede ligesaamange Skibe med ialt 82.100 B.R.T. Heraf var 602 Motorsejlere med 57.350 Tons. Det er altsaa den mindre Skibsfarts Foretagende-Form. De største Foretagender er i Reglen ligestillede med Rederi-Aktieselskaber og har omtrent samme Regnskaber som de. Med Hensyn til de mindre Foretagender savnes i Reglen ordnet Bogføring og det er som Følge deraf svært at danne sig et Begreb om deres Økonomi. Partrederierne har deres Skibsflaade temmelig højt bogført, medens Rederier med enkelte Redere har lavere Bogføringsværdier. I begge Tilfælde udgør Flaaden praktisk talt den eneste Tilgang.

I det store og hele afgiver Partrederne og Rederierne med en enkelt Reder samme Billede som Tramprederiselskaber, dog med den Forskel, at de samme Foretagender drives med billigere Driftsomkostninger.

Hvad angaar Liniefarten saa drives den helt i Aktieselskabsform. I Kommerskollegiets Redegørelse udskiltes først de 6 største Linierederier i udenrigsk Fart, da disse uden Tvivl danner en Gruppe for sig. Videre udskiltes Svenska Amerika-Linien, som er Sveriges eneste virkelige Passager-Linierederi i Lang-Trafik og endelig Sveabolaget, det største indenrigske Rederi, som ogsaa er udenrigsk Rederi og altsaa har meget blandet Trafik. Storrederigruppen omfatter en

Flaade paa ca. 450.000 B.R.T., deres Egenkapital udgør over 110 Mill. Kr. og deres i Foretagenderne arbejdende totale Kapital over 160 Mill. Kr. Gruppens Økonomi er meget god. Den i Foretagenderne investerede Kapital dækker helt Anlægsmidlerne og Forholdet mellem likvide Midler og Laanekapitalen er meget gunstigt. Bogføringsværdierne er ogsaa lave. I et saa daarligt Aar som 1933 foretog samtlige Selskaber Afskrivninger med 9 pCt. af Flaadens bogførte Værdi og kunde præstere en Nettogevinst paa 2 pCt. af Aktiekapitalen. Den høje Afskrivningsprocent var i første Række betinget af Motortonnagens store Andel i Storrederiernes Tonnage, og herfor er en større Afskrivning betinget paa Grund af større Slitage paa Maskineriet end f. Eks. i Dampere.

Dr. Eneborg omtalte derefter Vanskelighederne ved Økonomiseringen af Oceanlinier. Denne bliver altfor let enten Import- eller Eksportlinier og Godstilgang bliver saaledes relativt ensidig. Man har forsøgt at raade Bod herpaa gennem Anløb af kontinentale Havne for Lastkomplettering etc. Man har ogsaa anløbet med direkte Baade eller mindre for Omlastning en Del Østersøhavne, svenske som udenlandske. Her opstaar særlige Problemer: Driftsomkostningerne bliver høje og ligesaa Havneafgifterne. Desuden har Østersøstaterne oprettet egne Oceanlinier, som konkurrerer stærkt om Lasterne. Hertil kommer, at de store Kontinenthavnes Søfartslinier har særlige Opsamlings- og Distributionslinier for Østersøområdet. Der er saaledes altid Fare for, at Omlastningerne atter flyttes tilbage til de store vesteuropæiske Havne og at Resultatet af den stolte Udvikling siden 1903—04 ødelægges. For at forhindre dette, har man bl. a. foreslaaet, at Flinterenden skal uddybes, saaledes at ogsaa de største Skibe kan passere her, ligesom der er truffet forskellige andre Forholdsregler.

Hvad angaar Kystfartrederierne er det svært at foretage nærmere Undersøgelser, da Sveabolaget dominerer, og dette Rederi jo netop har stor anden Trafik. Efter at Bilerne er kommet til afpassede Jernbanerne deres Tarif efter den forandrede Situation og skabte en forøget Konkurrence for Søfarten, saameget mere som Jernbanerne indførte en Fragtnedsættelsespolitik, som blev særdeles mærkbar for Søfarten.

Vanskelighederne ved at tilpasse Fragten til Søs ligger deri, at Skibsfarten er splittet i forskellige Foretagender for de forskellige Dele af Transportforholdene. Til Fragterne kommer saa ogsaa Havneafgifter, Stuveriafgifter, delvis Assurance og Spedition, hvilke Udgifter beløb sig til ca. 1/3 af de totale Transportomkostninger.

I Spørgsmaalet om Specialfarten fremhævede Taleren, at Malmiskibene først og fremmest ejedes af Grängesbergholaget. Dette Selskab ejer 25 Skibe. Antallet af Tankskibe andrager 18 store saadanne med 162.400 B.R.T. og en Del mindre hovedsagelig til Østersøtrafik og de fleste til lokal Distribution. Denne Tonnage paavirkes stærkt af Olierne, og ca. 10 pCt. Afskrivning er naturlig.

Naar man taler om Søfartens Betydning for et Land, mener man ikke Betydningen af at staa i Søfartsforbindelse med andre Lande, men Betydningen af at eje en egen Handelsflaade, som i størst mulig Grad varetager disse Forbindelser. Den svenske Tonnages Andel i Sveriges udenrigske Skibsfart antager 40—50 pCt. Af Landets samlede Udenrigshandel fores ca. 50 pCt. paa Landets egne Skibe.

Ser man nu tilbage, viser det sig, at Sverige i 1912 kun ejede 36 Motorskibe med 1950 B.R.T., 1. Januar 1939 derimod 438 Skibe med 650.000 B.R.T. Over 40 pCt. af Handelsflaadens Tonnage bestaar nu af Motorskibe.

Tidens Løsen paa Skibsfartens Omraade er moderne Tonnage indsat i Liniefart. Ligesom man paa det in-



denrigske Trafikomraade kræver regulære Transporter paa bestemt Tid og Mulighed for at kunne sende mindre Partier ad Gangen i en jævn Strøm, kræver man nu det samme for den udenrigske Trafiks Vedkommende. Endogsaa saa typiske Traumpskibsfragter som Træ gaar nu i stadig større Udstrækning med Linere. Den regelmæssige Linertrafik er ligeledes af

særlig Betydning for de langvejs Transporter paa de transoceaniske Lande, særlig derigennem at mindre Fragtgiffter kan opnaas uden at Omlastning bliver nødvendig.

Den skaber endog nye Markeder for Eksporten og direkte Forbindelse med fordelagtige Indkøbslande - Produktionslandene — for Importen.

(Fortsættes).

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Polens Kuleksport i Januar Maaned 1939

De fra Polen i Januar Maaned d. A. eksporterede Kvantita Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	i 1000 T.
Tyskland (fhv. Østrig) .....	88
Ungarn .....	11
Czeko-Slovakiet .....	283
Sverige .....	220
Norge .....	33
Danmark .....	53
Finland .....	46
Lolland .....	10
Estland .....	2
Frankrig .....	121
Belgien .....	35
Holland .....	55
Schweiz .....	10
Italien .....	146
Jugoslavien .....	7
Grækenland .....	3
Malta .....	4
Algier .....	6
Ægypten .....	6
Argentina .....	21
Bunkerkul .....	101
	1321
Danzig .....	30
Ialt .....	1351

Som det fremgaar af det for Czeko-Slovakiet opgivne Tal, er der indtruffet en betydelig Forøgelse af Polens Kuleksport til dette Land. Denne Forøgelse har imidlertid ikke fundet Sted pludseligt, idet det ved Udarbejdelsen af nærværende Indberetning anvendte statistiske Materiale har vist sig at indeholde forkerte Tal for de i Maanederne September til December f. A. fra Polen til Czekoslovakiet eksporterede Kvantita Kul. Berigtigelse af Fejlen har nu fundet Sted, og de korrekte Tal for de 4 sidste Maaneder af Aaret 1938 angives ifølge det sidst foreliggende Materiale at være henholdsvis 7, 39, 152 og 236 Tusind Tons.

### Skibsfarten paa Antwerpen Havn

Antallet af ankomne Skibe til Antwerpen Havn i Januar Maaned d. A. androg 1018 paa 2240 Tusind Netto Moorsom Tons (N.R.T. = Netto Moorsom Ton ÷ 17.25 pCt.) mod 1011 Skibe paa 2.049 Tusind N.M.T. i samme Maaned i 1938.

Trafikken fra de nedennævnte Lande var som følger:

	Januar 1938		Januar 1939	
	Antal	1000	Antal	1000
	Skibe N. M. T.		Skibe N. M. T.	
Tyskland .....	191	542	192	589
Storbritannien .....	276	522	261	546
Frankrig .....	52	159	53	175
Norge .....	84	142	79	150
Holland .....	142	144	140	175
Belgien .....	49	93	57	127
Sverige .....	55	73	56	73
Danmark .....	42	66	60	91
Forenede Stater .....	19	81	14	61
Grækenland .....	16	40	10	22
Japan .....	7	44	8	53
Italien .....	8	25	13	31
Sovjet Rusland .....	6	14	7	14
Finland .....	11	12	20	23

### Bureau Veritas

har udsendt sin maanedlige Oversigt over de Skibe, der i de forskellige Lande er slettet. Tallene er her: For

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

Dampere: Amerikanske 2, Britiske 11, Kinesiske 1, Franske 2, Tyske 2, Græske 1, Italienske 1, Norske 3, Polske 2, Spanske 1, ialt 26. Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: Amerikanske 1, Britiske 1, Franske 2, Nicaraguanske 1, Svenske 2, ialt 7.

Årsagen var for Dampernes Vedkommende: 5 blev Vrag, 5 kolliderede, 1 savnes, 10 blev hugget op, ialt 26. For Motorskibenes og Sejlskibenes med Hjælpemotors Vedkommende: Vrag 3, Kollision 1, Brand 2, forladt 1, ialt 7.

Følgende Uheld er blevet rapporteret:

For Dampernes Vedkommende: Stranding 98, Kollision 130, Brand 28, Læk 33, haardt Vejr 103, Motorskade 89, ialt 489. Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: Stranding 29, Kollision 36, Brand 8, Læk 14, haardt Vejr 27, Motorskade 39, ialt 153.

Sejlskibe: Stranding 2, Læk 1, haardt Vejr 2, ialt 5.

### Sejladsen paa Wismars Havn

Trafikken paa Wismar Havn udviste i 1938 en betydelig Stigning mod det foregaaende Aar, en Transportstigning paa ialt 13,2 pCt., Indførslen 11,2 pCt., Udførslen 24,5 pCt. og Skibenes Tonnage steg 21 pCt. Havnen blev anløbet af: 333 Dampere, 105 Motorskibe, 486 Sejlskibe med Hjælpemotor, 1 Sejlskib, ialt 925 Skibe med ialt 493.200 NRT, deraf kom 702 Skibe med Last. 30 Krigsskibe anløb ogsaa Havnen. Godsmængden androg 275.697 Tons.

### Sejladsen paa Horta, Fayal Havn

Havnen Horta, Fayal er i 1938 blevet anløbet af 163 Skibe med 604.331 BRT fra følgende Lande:

	Antal	BRT.
Danmark .....	4	7.289
Tyskland .....	20	64.440
U. S. A. ....	1	5.106
England .....	40	184.449
Finland .....	1	3.026
Frankrig .....	7	44.692
Grækenland .....	17	87.750
Holland .....	2	755
Norge .....	18	70.866
Portugal .....	50	108.019
Sverige .....	3	17.939

### Bergens Rederiforening

Bergens Rederiforening har udsendt Årsberetning for 1938. Efter den stærke Stigning i Verdenshandelen i 1936 — 37 — hedder det i Indledningen — kom Afslappelsen i 1938, der prægedes af den politiske Uro Verden over, som medførte aftagende Efterspørgsel efter Tonnage og faldende Fragter.

Nedgangsåret virkede dog ikke ens paa hele Handelsflaaden. De store moderne Tankskibe og Specialskibe og Skibe paa lange Kontrakter naaede at faa et rimeligt godt første Halvaar, og Årsresultatet er derfor blevet bedre end man skulde vente, naar man ser hen til de Kaar Flaaden iøvrigt har sejlet under.

Det er Smaabaadene — mindre Dampere — der paa alle Omraader har maattet føle Virkningerne af den politiske Uro. Udelukket, som de har været fra Farten paa Spanien, Svigten i den engelske Kuleksport, med Præference for engelske, franske og portugisiske Skibe og ikke mindst den store Nedgang i Transporten af Trævarer, har det været vanskeligt for Redere med denne Tonnage at skaffe Skibene lønnende Beskæftigelse.

Der peges ogsaa i Beretningen paa de stigende Driftsudgifter og de Byrder Myndighederne paalægger Skibsfarten, og paa Nødvendigheden af, at der levnes Skibsfartserhvervet en rimelig Afkastning til Flaadens Fornyelse.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Høegh Silvercrest«

»Høegh Silvercrest«, det ca. 10.000 Tons store Skib, der forliste i Østasien lige efter Nytaar, er nu trukket

tilbage som uassurabelt hos Lloyd's. Det har en Tid været noteret i 80 Guineas for 100 Pund Sterling.

»Høegh Silvercrest« blev bygget hos Burmeister & Wain

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Der er desværre heller ikke i den forløbne Uge ret mange opmuntrende Tegn paa Fragtmarkedet. Det mest epokegørende er faktisk Tramp Shipping Committee's Bestemmelse om, at alle Skibe i River Plate nu maa slutte uden Hensyn til, hvornaar de er udloset. Denne Afgørelse skyldes, saavidt man ved, et stærkt Pres fra den græske Redergruppe, idet den engelske Regering har taget nogle engelske Baade, hvis Tur det endnu ikke var til at slutte. Foreløbig har denne Bestemmelse ingen Indflydelse haft paa Markedet, hverken til det bedre eller til det værre. Iøvrigt meddeles det fra Argentina, at der stadig kommer mere og mere Korn frem til Afskibningshavnene, og at det kniber med at skaffe den tilstrækkelige Lagerplads. Under disse Forhold er det muligt, at den argentinske Regering maa revidere den hidtil førte Prispolitik, saaledes at argentinsk Korn i større Udstrækning bliver konkurrencedygtigt.

Af aktuel Forretning paa River Plate Markedet har det været smaat bevendt i den forløbne Uge. Der sluttedes 3/4 handige Baade, der alle rapporteres at have opnaaet Minimalraten. Enkelte af disse Baade har dog, saavidt man kan se, maattet sætte deres Størrelse for at give den af Befragterne forlangte Kubik. Iøvrigt er adskillige Baade lagt paa berth til U.K. Havne.

De øvrige Kornmarkeder har været praktisk talt livløse i den forløbne Uge. Australien viser ingen Interesse for Tonnage, og fra Northern Range og Golfen indskrænkede Forretningen sig til en enkelt ca. 30,000 Qrs. Baad fra Golfen til U.K. til 3/6d.

Fra Sortehavet sluttede Russerne en 6,300 Tonner til Irland til 12/6d., og en anden Baad af samme Størrelse blev sluttet til Danmark for Oliekager til 14/-. Fra Donau betales .7/3d. for 7,000 Tonner Basis Antwerpen/Rotterdam Option U.K. til 18/3d. Sidstnævnte Forretning kan gentages.

De øvrige oversøiske Markeder har ligeledes været rolige. Scrapjern fra Northern Range sluttedes til Japan til Rater omkring 19/- à 29/3d., afhængig af Lossehavn. Northern Range/Gdynia indikerer 16/6d. for ca. 5,000 Tons Scrap.

Fra Cuba/San Domingo er Efterspørgslen efter Tonnage for Sukker jævnt støt. Flere Baade er sluttede til 15/6d. Basis Cuba Lastning til sædvanlige p.p. U.K. eller Continent, Option San Domingo til 1/- mindre.

Pacifickyst Markederne er i det store og hele uforandrede. Der er sluttet Tonnage fra Vancouver til p.p. U.K. paa fio. Basis til 22/6d., hvilket kan gen-

tages. Transpacific Forretning ligger stille. En enkelt 390,000 Cbft. Baad er sluttet til den lave Rate af £5,600:— Basis Tsingtao eller Taku Bur, ligesom en speciel Lumberbaad (ca. 6,300 Mille feet) er sluttet til Shanghai til £9,000:—. Scrapjern fra Pacifickysten indikerer \$4:— paa sædvanlig fio. Basis til Japan.

Soyabønnemarkedet har været meget stille, hvilket dog for en stor Del skyldes de kinesiske Helligdage. Disse er imidlertid forbi nu, og man venter, at Befragtningen ret hurtigt vil blive optaget igen. Raten ligger nominelt omkring 25/3d. Basis Rotterdam/Hamburg.

Ris fra Saigon har været ret aktivt, og et betydeligt Antal Baade sluttedes til Rater omkring 27/- for engelsk eller skandinavisk Tonnage. Markedet er nu noget roligere, men der kan stadig slutes for Marts/April til ovennævnte Rate.

Sukker fra Philippinerne til U.S.A. Atlantic eller Gulf er stadig aaben for Tonnage til omkring \$6.50, og Anthracit fra Port Redon søger ligeledes stadig Tonnage til St. Lawrence eller USNH. til omkring 18/6d.

Ris fra Birma til Holland er gentagne Gange sluttet til 26/6d. Basis 1 Lossehavn, hvilket er lidt lavere end i forrige Uge.

De indiske Markeder er støtte. Madras Kyst Kerner betaler 27/6d. til sædvanlig UK./Cont. Destinationer.

Kul fra Syafrika til Østen har taget enkelte Baade, bl. a. til Sabang til 5/9d., Bombay 7/3d., Singapore til 7/3d., hvilket kan gentages.

De europæiske Markeder slæber sig stadig af Sted. De udgaaende Kulrater er uforandrede for Middelhavets vedkommende, nemlig 6/- Basis Tyne eller Wales/Port Said, hvorimod Raten for Kul fra Wales eller Østkysten til Lower Plate nu igen er nede i omkring 9/6d. Kul Østkyst Danmark er uforandret.

Middelhavet/hjem viser ingen større Forandringer. Det sker selvfølgelig nu og da, at en Befragter er kommet op i et Hjørne og maa betale en noget højere Rate for at sikre sig den rigtige Baad, men det sker lige saa tit, at en Reder er uheldig og maa tage en Rate, der ligger under Markedsgennemsnittet.

Timecharter Markedet har været noget roligere. I Vestindia Farten ligger Rateniveauet stadig omkring \$1.10 for 3,000/3,500 Tonnere. Efterspørgslen er maaske en Smule større, men det har endnu ikke influeret paa Raterne. De øvrige Timecharter Trades har kun været sparsomt repræsenteret i den forløbne Uge.

i Fjor til Skibsreder Leif Høegh i Oslo og afleveret 14. Juli. Det var paa Rejse fra San Francisco til Manila og Calcutta, da det den 7. Januar gik paa Grund ved Montufar Point i San Bernardino-Strædet ved Philippinerne. Naar Lloyd's trækker Skibet tilbage som uassurabelt, betyder det altsaa, at det nye, smukke Skib betragtes som Vrag.

#### Aabenraa Sømandskasse 100 Aar

Den gamle Aabenraa Institution fra den Tid, da den sønderjydske By var et Midtpunkt for Sejlskibsfarten, Aabenraa Sømandskasse, har i disse Dage fejret 100 Aars Jubilæum.

Aabenraa Sømandskasse blev stiftet den 20. Februar 1830 af en Kreds af Aabenraa — og Løjt — Kaptajner, med det Formaal, at understøtte daarligt stillede Kaptajner og disses Efterladte. Institutionens første Formand var Senator Bruun, en stor Skibsreder, der ejede 38 Skibe. I 1920 var Sømandskassens Formue naaet op paa over 100,000 Mark, men Inflationen udslettede dette anseelige Beløb fuldstændigt. Gennem Valutaordningen fik Foreningen Renterne af den tabte Formue godtgjort, og med disse Penge, der andrager mellem 3 og 4 Tusind Kroner aarligt, er det, at den virker den Dag i Dag.

Det er dog nok sidste Gang, at Aabenraa Sømandskasse fejrer noget stort Jubilæum. Sejlskibenes Tid er forbi, Medlemmernes Antal er svundet stærkt ind og Tilgangen

bliver mindre og mindre. Det er trist at faa konstateret at endnu et stort Minde om Sejlskibenes Storhedstid i Danmark forsvinder.

#### Skibsførerforeningens Generalforsamling

Den alm. danske Skibsførerforening har afholdt Generalforsamling.

Formanden, Kapt. H. P. Hagelberg, fremhævede i sin Aarsberetning, at 1938, skønt det ikke stod paa Højde med 1937, dog maatte betegnes som et godt Arbejdsaar for Skibsfarten; Driftsresultaterne vilde sikkert, naar de foreligger, vise sig at være nogenlunde tilfredsstillende.

De ledende Rederier har fortsat deres Nybygningsprogram, og den danske Handelsflaade bestaar nu for en meget stor Del af yderst moderne og konkurrencedygtige Skibe. Indtægtsforholdene for Foreningens Medlemmer kunde vistnok som Helhed betegnes som ret tilfredsstillende. M. H. t. Pensionsordningen oplyste Formanden, at det i Aarets Løb var lykkedes at faa en Aftale med enkelte af de Rederier, der staar uden for Dampskibsførerforeningen.

Foreningens Medlemstal var den 1. Februar i Aar 885 mod 876 i Fjor; der har været en Tilgang paa 42 og en Afgang paa 33.

Af Regnskabet fremgaar, at Skibsførerforeningen har en Formue, indbefattet Enkekasse og Legatkapital, paa ialt

674,860 Kr., hvilket er en Stigning, sammenlignet med foregaaende Aar, paa over 38,000 Kr.

I Tilslutning til Beretningen rejste Kapt. Warming, Sønderborg, et Spørgsmaal om Sørelserne i Provinsen: Har der nogen Sinds været gjort Forsøg paa at faa Sørelserne fra Provinsen lagt ind under Sø- og Handelsretten i København? Man ser jævnlig Sørelserne i Provinsen behandlet med den største Ukyndighed; fra Retsformændenes Side stilles ofte saa trekantede Spørgsmaal, at enhver søkyndig maa stude.

Under Aflæggelse af Regnskabet oplyste Kapt. Hagelberg, at der efter Regnskabets Afslutning var sket en Tilvækst i Legatformuen paa 100,000 Kr., idet den Kapital, der var testamenteret Foreningen af tidligere Dir. i Dansk-Russisk, Kapt. Chr. Jensen, nu var indgaaet. Endvidere kunde man i Aarets Løb vente yderligere et nyt Legat paa ca. 63,000 Kr., der var testamenteret Foreningen af afdøde sønderjydske Skibsførere, Kapt. Dahl. Et lignende Beløb havde Kapt. Dahl testamenteret Dansk Styrmandsforening. Skibsførerforeningens samlede Legatformue vilde derefter paa næste Regnskab komme op paa henimod ½ Mill. Kroner.

Ved Valgene til Bestyrelsen genvalgte af færende Skibsførere Kapt. J. W. Krøyer, Vendila, Kapt. A. B. Meinerlz, Dansk-Fransk, Kapt. H. C. Røder, Orient, og Kapt. H. V. Schrøder, Vesterhavet. Nyvalgt blev Kapt. A. A. Bugge, Sydfyenske Dampskibsselskab og Kapt. K. H. Svan, D.F.D.S.

Som ikke-færende Skibsførere genvalgte Kapt. J. H. E. Bøge, Havnefoged R. M. Jensen og Kapt. L. Wind.

### Oplægningerne

De sidste Uger har bragt en stadig Opgang i Oplægningerne af danske Skibe. I forrige Uge var Tallet som nævnt Tirsdag den 14. Februar: 35 Skibe med 50,319 Brutto Tons, 75,983 Tons Dødvægt. I denne Uge er Tallet 33 Skibe med 43,618 Brutto Tons, 65,343 Tons Dødvægt, Tirsdag den 21. Februar, altsaa en mindre Nedgang.

### Stabelafløbning

I Overværelse af Værftets Ledelse og Lloyds Repræsentanter sesattes forleden del tredje af de Motorskibe, som Blue Star Linie, Ltd., London, har bestilt paa Burmeister & Wains Værft.

Det nye Skib, der har Byggenummer 641, er af samme Størrelse og Type som det i December afleverede »California Star«, og som »Canadian Star«, der i Løbet af næste Maaned er færdig til Aflevering fra Værftet. Skibet, der er paa 10,000 Tons d.w., har følgende Dimensioner: 440 X 60 X 39 Fod, og det er bygget med udfaldende Stæv og Krydserhæk. Det har Dobbeltbund og en Række Tanke beregnet til Brændselolie, endvidere 5 Lager, 16 elektrisk drevne Spil med tilhørende Bomme. I Lastrumene er indrettet 14 isolerede Rum paa tilsammen 385,000 Kbf., forsynet med Kølemaskineri fra Sabroe; disse Rum er beregnet til Transport af Kød og Frugt. Køleanlægget paa det nye Skib er betydeligt større end i de to foregaaende.

Passagerlokalerne bliver som i »Canadian Star« og »California Star«: Kahytter til 12 Passagerer, Spisesalon og Ryge- og Konversationsalon, alt meget smagfuldt udstyret og med alle mulige Bekvemmeligheder. Maskineriet bliver en B. & W. 2-Takts, 8-cyl. dobbeltvirkende Dieselmotor af Krydshovedtypen paa 8100 HK, og Farten i Søen bliver ca. 15½ Knob.

Den nye Baad blev ikke døbt ved Søsætningen, men den faar Navnet »Colombia Star«; den skal være færdig til Aflevering i sidste Halvdel af April eller Begyndelsen af Maj.

### Aarhus Havns Overskud

Siden den 1. April 1938 har Aarhus Havn haft en Indtægt i Havne- og Broenge paa 1,304,800 Kr. mod 1,364,500 Kr. i samme Tidsrum forrige Aar. I Januar Maaned indbragte Havne- og Broengene 145,700 Kr. mod 123,200 Kr. i Januar 1938. Havnens Driftsoverskud pr. 1. Februar 1939 var 1,030,300 Kr., og der er udført nye Arbejder for 1,468,000 Kr.

### Svenska Lloyd

Roderiaktiabolaget Svenska Lloyds Driftsoverskud viser kun ringe Nedgang, og Selskabet kan derfor for 1938 foreslaa 7 Procent, samme Udbytte som for Aaret forud. For 1936 var Dividenden 5 Procent.

Selskabets Driftsoverskud har været 4,324,000 Kr. mod 4,637,000 Kr. Aaret forud. Hertil kommer forskellige Indtægter samt Fortjeneste ved Salg af en Dampner, saaledes at Brutto-Overskudet bliver 4,854,000 Kr. Til Renteudgifter medgaar 354,000 Kr., til Reparationer 990,000 Kr., og Afskrivninger forhøjes til 1,716,000 Kr. mod 1,372,000 Kr. forrige Aar. Der fremkommer derefter et Netto-Overskud paa 1,788,000 Kr., godt og vel som det foregaaende Regnskabsaar.

Bestyrelsen foreslaar som nævnt 7 pCt. Udbytte, hvortil vil medgaa 662,000 Kr., til Skatter hensættes 250,000 Kr. og der henlægges 346,000 Kr. til Reservefond samt 500,000 Kr. til Nybygningsfond. Selskabet raader derefter over en Reservefond paa 950,000 Kr., en Dispositionsfond paa 300,000 Kr. og en Nybygningsfond paa 1 Mill. Kr. Aktiekapitalen er paa 9,460,000 Kr.

### Søforhør

Det Østasiatiske Kompagnis Motorskib »Asia« ankom den 22. Januar til Dunkerque med Brand i Lasten. Nu har Kaptajnen Fridthjof Andersen og en Række af Besætningen afgivet Søforklaring i Sø- og Handelsretten. Skaden paa Skib og Ladning anslaaes til ca. 50,000 Kr. Skibet kom fra Østen med en Ladning Ris og Majs. Ilden opstod i Ris-Ladningen. Selvandtændelse anses for udelukket. Der bestaar den Mulighed, at en Sæk ved Gnidning mod en Planke har fremkaldt Ilden, men dette er kun en Teori. Ekspertes, der har undersøgt Skibet i Dunkerque, hælder til den Anskuelse, at et Kabel har fremkaldt Gnister, idet det viste sig at være slidt i Stykker.

### »Niels Juel«s Amerikafærd

»Niels Juel« skal, som bekendt, paa officielt Repræsentationsbesøg til New York under Verdensudstillingen i Sommer. Togtet vil vare fra 12. Maj til 16. September. Bemanningen bliver som sædvanligt 305 Mand, hovedsagelig Kadetelever og Mattelever. Skibets Chef bliver Kommandørkaptajn Jens Nørgaard.

### Kieler-Kanalen

Samtidig med, at Tyskland har faaet sine nye store Slagskibe paa over 40,000 Tons, bebudes det nu, at Kielerkanalen, Kejser Wilhelm-Kanalen, mellem Østersøen og Vesterhavet vil blive udvidet til sin dobbelte Bredde.

Samtidig med, at Kanalen udvides til det dobbelte af sit nuværende Gennemsnit, skal de gamle Sluser erstattes af to store Sluser ved Indsejlingerne. Desuden skal Broerne over Kanalen bygges om, og endelig skal den nederste Del af Elben udbygges, saa Skibsfarten faar bedre Sejladsmuligheder end hidtil.

Denne Udvidelse motiveres med, at Skibstrafikken er steget saa kolossalt, at den nu afvikles for langsomt, fordi Kapaciteten er for ringe. Strategiske Synspunkter har dog antagelig været medbestemmende ved Beslutningen.

### Søassuranceforeningen »Ærø«

Søassuranceforeningen »Ærø« har holdt Generalforsamling.

Formanden, Skibsrøder K. Albertsen, aflagde Beretning om Virksomheden. Aaret 1938 har ikke været særlig gunstigt for Assurance, men dog nogenlunde. Der er anmeldt 79 Havarier. Der har været et Totalforlis, nemlig »Nelly«, og tre store Havarier, »Herkules«, »Ruth« og »Nordstjernen«.

Med Hensyn til Regnskabet er der et Underskud paa ca. 19,000 Kr. Reservefonden er gaaet ned fra 6 til 5 pCt.

Bestyrelsen foreslaar at forhøje Tonnagepræmien 1 Kr. pr. forsikret Tons.

I Foreningen var den 31. December 1937 forsikret 81 Skibe for 1,426,500 Kr., udgaaet ved Salg og Forlis 8 Skibe (146,000 Kr.). Tilgaaet er der i Aarets Løb 5 Skibe (100,000 Kr.). Den 31. December 1938 var forsikret 78 Skibe (1,380,500 Kr.), paa Aktieret 146,000 Kr., ialt 1,526,500 Kr. Interessenternes Andel i Reservefonden: Den 31. December 1937: 6,3152 pCt., den 31. December 1938: 5,0624 pCt.

### Lodsformandskifte i Helsingør

Helsingør Lodseri skifter Formand fra 1. Marts. Nuværende Lodsformand Mikkel F. Jensen har ansøgt Lodsdirektoratet om at blive fritaget for Hvervet som Formand og i Stedet for blot beholde Stillingen som menig Lods, og denne Ansøgning er nu blevet bevilget. Formandspladsen overlades til Lods P. Hunsen Andersen, Helsingør. I den officielle Skrivelse herom fra Lodsdirektøren udtales der en Tak for den Tid, Mikkel F. Jensen har fungeret som Formand.

Den nuværende Lodsformand fratræder som Protest mod, at Lodskontorerne flyttes fra Havnegade til den tidligere Karantænestation paa Søndre Havnemole, idet Havnevæsenets Bygning, hvor Kontorerne nu har til Huse, skal falde for Gadeudvidelsen. Denne Flytning, mener Formanden, vil medføre en væsentlig Forringelse af Arbejdsvilkårene og give en Masse unødigt Arbejde og Besvær.

Lodsformand Mikkel Jensen har virket i Helsingør Lodsers Tjeneste lige siden 1908, — den 1. Oktober 1907 overlod han Formandsposten. Både den afgangende og den nye Formand er kendt for deres store Dygtighed og Erfaring i Lodsens vanskelige Gerning, og er begge meget populære i Helsingør.

## Thomas Th. Sabroe &amp; Co.

Ved et i Akts. Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen at fordele Overskudet for Driftsaaret 1938, der udgør 391,461 Kr. 82 Øre plus Saldo fra forrige Aar 188,099 Kr. 16 Øre, ialt 579,560 Kr. 98 Øre paa følgende Maade:

Henlæggelse til Ekstrn-Reservefond 6273 Kr. 02 Øre, 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne 120,000 Kr., Tantième til Bestyrelsesrandet 33,518 Kr. 88 Øre, ekstraordinær Afskrivning paa Maskiner 100,000 Kr., hensat til Byggefond 75,000 Kr., hensat til Skat 150,000 Kr. og overført til næste Aar 94,769 Kr. 08 Øre.

I en længere Periode har Thomas Ths. Sabroe & Co. Aar for Aar kunnet forøge sit Overskud; de fire sidste Aar stiller Driftsresultatet sig saaledes: 1935: 244,000 Kr., 1936: 268,000 Kr., 1937: 362,000 Kr. og 1938: 391,000 Kr. Sidste Aar blev Dividenden holdt uforandret paa 10 pCt., skønt Overskudet var steget omtrent 100,000 Kr.; men i Aar, da det yderligere er forøget med omtrent 30,000 Kr., sættes Dividenden allsaa op med 2 pCt.

## Død i Brasilien

Det danske Motorskib »Nordfarer«, Dampskibsselskabet »Norden«, landsatte forleden i Rio de Janeiro 3. Maskinmester Svend Jørgensen, der led af en Nyresygdom. Han førtes til Hospitalet, hvor han nu er afgang ved Døden. Svend Jørgensen var hjemmehørende i Orhoved.

## Dødsfald i det Fremmede.

Til Rederiet C. K. Hansen indløb der i Lordags et Telegram fra Camperen »Christiansborg« meddelende, at man havde anløbet Gibraltar og der landsat Kaptajnen, N. J. Reeckmann, haardt angrebet af Malaria. En Lungekomplikation stødte til, og Kaptajnen afgik kort efter ved Døden.

Kaptajn Reeckmann var Sønderjyde og tiltraadte Rederiets Tjeneste i Slutningen af 1919. Han var en dygtig og pligtopfyldende Officer, som har ført flere af C. K. Hansens Skibe. Fra 1. August 1937 var han fast ansat som Skibsfører og har i Tiden til sin Død været Kaptajn paa »Christiansborg«. Kaptajn Reeckmann var født i 1887. Hans Lig vil blive balsameret og bragt til København, hvor Begravelsen vil finde Sted.

## PERSONALIA

## 60 Aar

Den 19. fyldte Kaptajn P. Th. Petersen 60 Aar. Kaptajn Petersen, der tidligere har ført forskellige Sejl- og Motorskibe, har siden 1928 været Driftsinspektør ved Baadfarten Lyngby—Farum.

Fører i D.F.D.S., Kaptajn Marius Fr. Clausen, fylder den 1. Marts 60 Aar. Kaptajn Clausen er for Tiden Fører af s.s. »Cimbria«.

Skibsinpektør ved Statens Skibstilsyn, Kaptajn N. F. Pihlkjær Christensen, fylder den 2. Marts 60 Aar.

Den 6. Marts fylder Fører af Skoleskibet »Georg Stage«, Kaptajn J. B. Junker, 60 Aar. Kaptajn Junker har siden 1918 været Fører af Skoleskibet.

## Dødsfald

Professor, Vandbygningsingeniør J. J. Munch-Petersen, er død 65 Aar gammel. Blandt hans større Ingeniørarbejder kan nævnes Anlæg af Rødby Havn, Rønne Havns Udvidelse og Rekonstruktion af samtlige bornholmske Havne efter Stormfloden i 1913.

Vicekonsul R. Berner er død 62 Aar gl.

Vicekonsul Berner var 1900—1915 ansat i Det Øsasiatiske Kompagni og blev derefter Kontorchef i Dampskibsselskabet »Orient«. I 1929 knyttedes han som Konsulatssekretær til Japans Generalkonsulat i København, og i 1938 blev han Vicekonsul.

Havnefoged Lars Nielsen, Næstved, er død, 63 Aar gammel. Lars Nielsen havde været ansat i Marius Nielsens Rederi som Styrmand og Kaptajn, til han traadte i Næstved Havns Tjeneste, først som Fører af Havnevæscnets Bugserbaad og siden den nye Havns Indvielse som Næstveds første Havnefoged.

Pensioneret Maskinmester Frederik Egense, Nyborg, er efter længere Tids Sygdom død, 72 Aar gammel. Afdøde, der var født i Svendborg, var i mange Aar ansat som Maskinmester ved D.S.B.s Færgevæsen.

## POSITIONSLISTE PR. 21. FEBRUAR 1939

## A

s.s. Aalborg ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. Aarø, Bastrup, ank. Baltimore Md. 18.2.  
s.s. Aarø lossen i Kbhvn. 20.2.  
m.s. Aase Mærsk afg. Port de Bouc 16.2.  
s.s. Aase pass. Gibraltar 17.2. p. R. t. London.  
s.s. Absalon ank. Selubal 12.2.  
m.s. African Reefer pass. Gibraltar 14.2.  
m.s. Afrika, Broholm Jensen, pass. Malta 20.2. p. R. t. Antwerpen hjg.  
s.s. Agnete ank. Antwerpen 15.2.  
s.s. Agnete Mærsk afg. Alexandria 16.2.  
s.s. Alabama afg. Neufahrwasser 31.1. til River Plate.  
s.s. Alf afg. Gdynia 15.2. til Amsterdam.  
s.s. Alfa pass. Gibraltar 19.2.  
s.s. Algarve afg. Algier 14.2. til Antwerpen.  
s.s. Algier ank. Kbhvn. 21.2.  
m.s. Alsia, Borch, ank. Antwerpen 21.2. udg.  
m.s. Almena afg. Kbhvn. 18.1. til Tel Aviv.  
s.s. Alssund, Hansen, afg. South Shields 14.2. til Amerika.  
m.s. American Reefer ank. Le Havre 18.2.  
m.s. Amerika, Dahl, afg. Los Angeles 15.2. til Panama Canal hjg.  
s.s. Anglo Mærsk ank. Aruba 19.2.  
m.s. Anna Mærsk afg. Norfolk 16.2.  
s.s. Anna ank. Amsterdam 21.2.  
m.s. Annam, Skjoldam, afg. Los Angeles 7.2. til Kobe udg.  
s.s. Anne afg. Vlissingen 16.2. til Alexandria.  
m.s. Argentina ank. Santos 15.2.  
m.s. Arizona afg. Holbæk 21.2. til Kbhvn.  
s.s. Arnold Mærsk afg. Manchester 13.2.  
m.s. Asbjørn, Bjark, afg. Yokohama 9.2. til Portland, Ore.  
m.s. Asia, Andersen, ank. Frederiksstad 22.2. udg.  
s.s. Aslaug pass. Gibraltar 9.2. til Alexandria.  
m.s. Asnæs pass. Brunsbüttel 18.2.  
m.s. Astoria, Nørregaard, afg. Oakland Calif. 15.2.  
s.s. Astra ank. New York 16.2.  
s.s. Astrid, Madsen, afg. New York 15.2. til Sheet Harbour.  
m.s. Australian Reefer pass. Cristobal 21.2.  
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Avonmouth 21.2. hjg.  
s.s. Avance i Korsør siden 19.12.

## B

s.s. Belgien ank. Dieppe 15.2.  
m.s. Bente Mærsk afg. Pauillac 18.2.  
s.s. Bergenshus afg. Aalesund 21.2. nordover.

s.s. Bertha oplagt.  
s.s. Bes pass. Spurn Point 11.2.  
s.s. Betta ank. Schiedam 21.2.  
s.s. Betty Mærsk ank. Bordeaux 10.2.  
s.s. Birgit, Vilsmark, afg. Boston 18.2.  
s.s. Birgitte pass. Gibraltar 11.2. p. R. t. Jaffa.  
s.s. Birte, Rasmussen, pass. 31 Gr. N. 42 Gr. V. 16.2. p. R. t. San Juan.  
s.s. Bogo, Nielsen, oplagt.  
m.s. Bonita, Farup, afg. Boston 13.2.  
m.s. Boringia, Kolls, afg. Aden 20.2. til Port Said hjg.  
m.s. Bornholm, Sørensen afg. Rotterdam 4.2.  
s.s. Bothal, Hansen, ank. Danzig 16.2.  
m.s. Brazilian Reefer pass. Teneriffa 21.2.  
s.s. Brasilien afg. Neufahrwasser 17.2. til River Plate.  
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Rotterdam 16.2.  
s.s. Britta ank. Wolgast 20.2.  
s.s. Broholm ank. Alexandria 18.2.  
s.s. Brosund, Bundesen, pass. 46, 40° N., 33, 40° W. 17.2. p. R. t. London.  
s.s. Brynhild afg. Frederikshavn 19.2. til Neufahrwasser.

## C

m.s. California afg. Rio 13.2. til Madeira.  
m.s. Canada, Knudsen, ank. Kbhvn. 21.2. hjg.  
m.s. Canadian Reefer afg. Liverpool 20.2.  
s.s. Carmen ank. Perlucola 19.2.  
m.s. Caroline Mærsk afg. Guirra 10.2.  
s.s. Charkow ank. Kbhvn. 20.2.  
m.s. Chastine Mærsk afg. Penang 30.1.  
m.s. Chilean Reefer afg. St. John 18.2.  
m.s. Chile, Larsen, pass. Kap det Gode Haab 17.2. p. R. t. Las Palmas hjg.  
s.s. Christiansborg pass. Gibraltar 18.2.  
m.s. Chr. Holm afg. Santos 17.2. ventes til Caripito 27.2.  
s.s. Chr. J. Kampmann afg. Zeebrugge 13.2.  
m.s. Chr. Sass, Clausen, afg. New York 10.2. til Rio de Janeiro.  
s.s. Cimbria, Lund, afg. Danzig 20.2. til Boulogne.  
s.s. Clara, Jensen, oplagt Kbhvn.  
m.s. Columbia, Bronér, afg. Oakland Calif. 16.2.  
s.s. Cornelia Mærsk ank. Antwerpen 14.2.  
s.s. Cyril, Duhn, ank. Helsingør 17.2.

## D

s.s. Dagmar Clausen afg. Kbhvn. 20.2. til Horsens.  
s.s. Dagmar ank. Kbhvn. 21.2.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22.2.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	479 00	AMSTERDAM.....	258,50
BERLIN.....	192,00	STOCKHOLM.....	115,55
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	80 65	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,85	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,40	WARSAWA.....	90,80

s.s. *Dagmar* afg. Barcelona 19.2.  
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Immingham 20.2.  
 m.s. *Danmark* afg. Aruba 15.2.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, ank. Kbhvn. 11.2. hjg.  
 s.s. *Delaware* ank. Drammen 19.2.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Helsingør 15.2. nordg.  
 s.s. *Ebro* afg. Antwerpen 15.2. til Casablanca.  
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Marseilles 9.2.  
 s.s. *Effie Mærsk* afg. Safi 14.2.  
 s.s. *Egholm* afg. Mersin 20.2. til Alexandria.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Dakar 19.2.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Aruba 4.2.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Klaipeda 17.2.  
 s.s. *Elisabeth* afg. Odense 15.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 28.1.  
 s.s. *Ellen* oplagt.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 5.2.  
 s.s. *Else* afg. Kaskø 20.2.  
 s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Emille Mærsk* afg. St. John, N.B. 13.2.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Tajonoeban 28.1.  
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.  
 m.s. *England*, Stengade, pass. Brunsbüttel 19.2. p. R. t. Amsterdam.  
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erik Boye* ank. Helsingør 7.2.  
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erna* ank. Malmø 21.2.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Southampton 20.2. til St. Thomas hjg.  
 s.s. *Ester* afg. Marseilles 18.2.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, oplagt i Svendborg.  
 s.s. *Estrid* ank. London 16.2.  
 m.s. *Europa*, Ramsussen, afg. San Diego 20.2. til Los Angeles udg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, oplagt.  
 s.s. *Finland* afg. Kbhvn. 15.2.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Aden 20.2. til Colombo udg.  
 s.s. *Flynderborg* pass. Oporto 20.2.  
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 14.2. til Bordeaux.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 9.2.  
 s.s. *Fredensborg* pass. Gibraltar 20.2.  
 s.s. *Freya* ank. Cork 15.2.  
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 9.2.  
 s.s. *Frode* afg. Oslo 21.2. til Kambo.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Chester 11.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerda* ank. Setubal 17.2.  
 s.s. *Gerd* ank. Helsingør 4.2.  
 s.s. *Gerda Toft* afg. Reykjavik 15.2.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Shanghai 13.2.  
 s.s. *Gorm* afg. Neufahrwasser 30.1. til Gulfen.  
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 2.2.  
 s.s. *Grete* afg. Haifa 14.2.  
 s.s. *Grønland*, Fischer, oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Gudena* ank. Port Vendres 14.2.  
 s.s. *Gudrun* afg. Dakar 1.2. til Foundiougne.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. London 15.2.  
 s.s. *Gunhild* afg. London 17.2. til Goole.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Cardiff 14.2.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Singapore 31.1.  
 s.s. *Gyda* pass. Dungeness 8.2. p. R. t. Jaffa.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Stettin 19.2.  
 s.s. *Halfdan* ank. Havre 20.2.  
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt i Svendborg.  
 s.s. *Hanne* ank. Antwerpen 14.2.  
 s.s. *Hans Broge* afg. Tunis 16.2. til Sfax.  
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 21.2. til Horsens.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Calais 1.2.  
 s.s. *Harald* ank. Kbhvn. 21.2.  
 s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 21.2.  
 s.s. *Helene* ank. Rochester 21.2.

s.s. *Helga* pass. Cristobal 18.2.  
 m.s. *Helvig* afg. Clyde 11.2. til Haifa.  
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Kiel 13.2.  
 s.s. *Henry Tegner* ank. Pomaron 13.2.  
 m.s. *Herdis* ank. London 11.2.  
 s.s. *Hilde* pass. 30 mls. S.V. for Niton 9.2. p. R. t. Jaffa.  
 s.s. *Hindsholm* forv. afg. Danzig 23.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Holland* ank. Rochefort 15.2.  
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Manila 17.2.

## I

m.s. *India*, Krarup, ank. Dairen 18.2. udg.  
 s.s. *Inga* oplagt Kbhvn.  
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Genoa 14.2. til London.  
 s.s. *Inger* afg. Sete 21.2.  
 s.s. *Inger Toft* i Dok i Kbhvn. 4.2.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, ank. North Shields 10.2.  
 m.s. *Ireland*, Meinertz, afg. New York 4.2.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, afg. Kbhvn. 19.2. til Methil.  
 s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 24.1.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 19.2.  
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. Norfolk 12.2.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Hamburg 17.2.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, afg. Java 18.2. til Singapore udg.  
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 15.2.  
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Danzig 16.2.  
 s.s. *Johanne* pass. Kbhvn. 20.2.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Beyrouth 13.2.  
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 21.2.  
 s.s. *Jonna* afg. Bahia Blanca 16.2.  
 s.s. *Juliane* i Svendborg.  
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Penang 21.2. til Port Swettenham udg.  
 s.s. *Jutta* pass. Gibraltar 20.2.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Grimsby 19.2.  
 s.s. *Jytte* afg. Kbhvn. 16.2. til Zeebrügge.

## K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt Kbhvn.  
 s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. New York 5.2.  
 s.s. *Karen* pass. St. Abb's Hd. 12.2.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Hammerfjord 17.2.  
 s.s. *Karla* ank. Las Palmas 20.2.  
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 18.2.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Aden 14.2.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Sete 14.2. til Castellon.  
 s.s. *Kentucky* afg. Aalborg 21.2. til Frederikshavn.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Casablanca 21.2. til Genoa udg.  
 s.s. *Kirsten* ank. Cork 9.2.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Nr. Sundby 17.2.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Kbhvn. 14.2. til Granton.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud Willemoes* afg. Grimsby 16.2. til Esbjerg.  
 s.s. *Knut* pass. Gibraltar 13.2. p. R. t. Tayport.  
 s.s. *Kongea* pass. Skagen 12.2. p. R. t. Avonmouth.

## L

s.s. *Laila* afg. Pisco 16.2.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Bangkok 21.2. til Saigon hjg.  
 s.s. *Lars Kruse* pass. Dover 11.2. p. R. t. Freetown.  
 s.s. *Laura* afg. Dakar 20.2.  
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Singapore 6.2.  
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Hongkong 10.2.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Newport News 15.2.  
 s.s. *Lilian* pass. Helsingør 19.2.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
 s.s. *Lily* pass. Gibraltar 9.2. p. R. t. Clyde.  
 s.s. *Linda* afg. Catania 18.2.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Aalborg 15.2. til Newcastle/Tyne.  
 s.s. *Lotta* afg. Rotterdam 21.2.  
 s.s. *Lotte* afg. Kbhvn. 5.2. til Danzig.  
 m.s. *Louisiana* ank. Kbhvn. 16.2.  
 m.s. *Lundby* forv. ank. Puerto Padre 21.2. at laste til Europa.

## M

s.s. *M. C. Holm* pass. Barry 20.1. p. R. t. New York.  
 s.s. *Magnus* afg. Gdynia 21.2. til Danzig.  
 s.s. *Maja* afg. Ellesmere 20.2.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Seattle 12.2. til Yokohama udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Helsingør 15.2.  
 s.s. *Marai* afg. Dakar 31.1.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. San Pedro 31.1.  
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Cardenas 18.2.  
 s.s. *Margrete* ank. Svendborg 13.2.  
 s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 18.2. til London.  
 s.s. *Marianne* pass. Dungeness 16.2. østg.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Zeebrügge 30.1.  
 s.s. *Marie Toft* afg. Kuntaur, Africa 15.2.  
 s.s. *Marit Mærsk* ank. Jaffa 31.1.

s.s. *Marna* pass. Cristobal 16.2.  
 m.s. *Marocco* afg. Tunis 20.2. til Marseille.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Gdynia 4.2.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Canary Øerne 12.2.  
 s.s. *Marz* ank. Stettin 12.2.  
 s.s. *Maryland* ank. Neufahrwasser 20.2.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Gibraltar 8.2.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Marseilles 21.2. til Port Said udg.  
 s.s. *Mercur* i Svendborg.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Hongkong 1.2. til Swatow.  
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 18.2. til Antwerpen.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Rotterdam 17.2. til Kbhvn.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Lemvig 17.2.  
 s.s. *Najaden* ank. Kolka 17.2.  
 s.s. *Nancy* ank. Kolka 20.2.  
 s.s. *Nerma* ank. Raumo 21.2.  
 s.s. *Nevada* afg. St. Vincent 16.2. til Madeira.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Portland (Oregon) 4.2.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. New York 17.2.  
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Niobe* pass. Gibraltar 17.2.  
 s.s. *Norco* ank. Svendborg 12.2.  
 s.s. *Nordbo* ank. Antwerpen 14.2.  
 s.s. *Nordby* lossen i Kbhvn. 20.2.  
 m.s. *Norden* ank. Texas City 16.2.  
 m.s. *Norfarer* afg. Santos 14.2. til New York.  
 s.s. *Nordborg* afg. Antwerpen 20.2.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Rosario 7.2.  
 m.s. *Nordhval* ank. Yokohama 6.2.  
 m.s. *Nordkap* afg. New York 16.2. til Baltimore.  
 s.s. *Nordlys* afg. Eastham 31.1. til Hampton.  
 m.s. *Nordpol* reparerer i Nakskov.  
 m.s. *Nordvest* afg. Los Angeles 8.2. til Yokohama.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Buenos Aires 16.2.

## O

ss. *Odin* afg. Göteborg 22.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* afg. Algiers 1.2.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Bordeaux 17.2.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Dakar 26.2.  
 m.s. *Oregon* ankom Rosario 16.2.  
 s.s. *Orion* afg. Santiago 14.2. til Baltimore.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Selubal 16.2.  
 s.s. *Otto Petersen* afg. Antwerpen 6.2. til New York.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Rufisque 8.2.

## P

s.s. *P. Madsen* afg. Hull 10.2. til Lagos.  
 s.s. *P. N. Damm* ank. Helsingør 15.2.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, ank. Bangkok 19.2. hjg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Aarhus 19.2.  
 s.s. *Paula* afg. Haifa 18.2.  
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Acapulao 17.2. p. R. t. Los Angeles udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 8.2.  
 s.s. *Pia* pass. Brunsbüttel 20.2.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Frederikshavn 18.2.

## R

m.s. *Ragnhild* afg. New York 9.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Randa* pass. Gibraltar 21.2.  
 s.s. *Riga* ank. Maran 17.2.  
 s.s. *Rigmor* afg. Amsterdam 7.2. til Sarpsborg.  
 s.s. *Rikke* ank. Bordeaux 14.2.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Antwerpen 15.2.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 22.2. til Hamburg.  
 s.s. *Robert* ank. Havre 10.2.  
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Jaffa 13.2.  
 s.s. *Rosenborg* pass. Kbhvn. 18.2.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 21.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Bangkok 12.1.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Coenhaven 20.2.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Danzig 18.2.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Middlesbrough 18.2.  
 s.s. *Seine* forv. afg. Riga 22.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Cagliari 17.2.  
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Antwerpen 22.2. hjg.  
 s.s. *Selma* ank. Haifa 21.2.

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

s.s. *Sessa* ank. New York 18.2.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Saigon 16.2. hjg.  
 m.s. *Sicilien* afg. Antwerpen 20.2. til Alexandria.  
 s.s. *Signe* afg. Goole 11.2. til Casablanca.  
 s.s. *Sigrid* pass. Ushant 12.2.  
 s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 14.2. til Manchester.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Goole 10.2.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt i Aalborg.  
 s.s. *Skagen* ank. Malmø 19.2.  
 s.s. *Skagerak* ank. Kiel 11.2.  
 s.s. *Skandia* afg. Manchester 2.2. ventes Baton Rouge 26.2.  
 s.s. *Skjold* forv. afg. Dunkirk 21.2. til Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 22.2. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Avonmouth 18.2.  
 s.s. *Sophie* pass. Skagen 13.2. p. R. t. Boulogne.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Fredericia 17.2.  
 s.s. *Stadion II* forv. afg. Oslo 21.2. til Kolding og Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 30 Gr. N., 63 Gr. V. 19.2. p. R. t. Norfolk.  
 s.s. *Stella* pass. Gibraltar 18.2.  
 m.s. *Stensby* forv. ank. Hamburg 28.2.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Los Angeles 31.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Hull 17.2.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Danzig 17.2.  
 s.s. *Svanhild* afg. New Orleans 20.2. til Norfolk, Va.  
 s.s. *Svanholm* ank. Kolding 19.2.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Cardiff 11.2. til St. John's (N.F.).  
 s.s. *Soborg* ank. Setubal 15.2.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 20.2. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Sydney NSW 17.2.  
 s.s. *Tanja* ank. Haifa 21.2.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. San Pedro 20.2.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Nakskov 22.2.  
 s.s. *Tekla* afg. Dunkirk 14.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Tennessee* afg. New York 11.2. til Oslo.  
 m.s. *Thyra S.* ank. Las Palmas 15.2.  
 s.s. *Tomsk* afg. Algier 20.2. til Alexandria.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Bandholm 22.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Tove* ank. Dunkerque 9.2.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. San Juan 19.2.  
 s.s. *Transporter* afg. Bo'ness 17.2. til Odense.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Leith 20.2.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Stettin 22.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Tula* afg. Palermo 20.2. til Messina.  
 m.s. *Tunis* afg. Haifa 20.2. til Tel-Aviv.  
 m.s. *Tureby* forv. ank. New York 28.2.

## U

s.s. *Uffe* afg. Randers 22.2. til Aarhus og Middelfart.  
 s.s. *Ulla* afg. Buenos Aires 17.2.  
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Sfax 13.2.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Vancouver 17.2.

## V

s.s. *Valborg* ank. Manchester 16.2.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Stettin 2.2. til Esbjerg.  
 s.s. *Venus* dokker i Kbhvn.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 16.2.  
 s.s. *Viborg* pass. Cape Villano 20.2.  
 s.s. *Viola* ank. Jaffa 29.1.  
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 14.2. til River Plate.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Liverpool 25.2.  
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Shields 17.2.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Lorient 17.2.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 21.2. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 1.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVNTlf. 12.432  
12.267  
12.732**Skibsproviantering**

Schiffhändler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15782

Amaliegade 43,

Efter Kl. 8 Ordrup 3086

København K.

Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødenheder

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**STEVEDORE**

Telefoner:

6820 &amp; 4055

**KOMPAGNIET**

Telegr.-Adr.:

Mamdræsch

Aalborg

**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

## FRAGT- &amp; PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -  
Brasilien - Nordafrika - Italien -  
Spanien - Portugal - Frankrig -  
Belgien - Tyskland - Storbritannien -  
Island - Norge - Sverige - Danzig -  
Lettland - Litauen - Estland -**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr.: »Cadenius Kotkae

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESFN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 22. Februar 1939.

Nr. 8.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

### 555. (P). Danmark. Gedser Rev Fyrskib ombyttes.

Den 14. Marts d. A. eller snarest derefter inddrages *Gedser Rev* Fyrskib paa c. 54° 27' N. 12° 11' E. og erstattes med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er paamalet „Reserve“. Reservefyrskibet har samme Udseende som det oprindelige Fyrskib, ligesom Karakteren for Fyr, Taagesignal, Undervandssignal og Radiofyr er uforandret.

Tonehøjden for Taagesignalet ændres dog fra 400 c/s til 525 c/s og for Radiosignalet fra 475 c/s til 950 c/s.

### 556. (P). Danmark. Østersøen. Tolkedyb S. Lys- og Fløjtetønde udlægges. Sømærke inddrages.

1. I Slutningen af Marts d. A. udlægges i 14 m Vand paa 54° 50' (35") N. 12° 14' (24") E., c. 1200 m 138° fra *Tolkerenden S.* for *Tolkedyb*, en rød- og hvidstribet Lys- og Fløjtetønde *Tolkedyb*, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 7½<sup>s</sup>, Lys c. 5<sup>s</sup>, Mørke c. 2½<sup>s</sup>.

Under Isforhold inddrages Lys- og Fløjtetønden uden at erstattes med Vintersømærke.

2. Samtidig inddrages den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Tolken E.*, paa 54° 51' (39") N. 12° 14' (52") E. permanent.

(Kort Nr. 316, 291, 279 og 280. Danske Lods, Side 543. Fyr-Fort. Nr. 514 A. Søm.-Fort. Side 57, Nr. 3.)

### 557. Sverige. Öland W.-Kyst. Sandvik. Fyrs Brændetid.

(U. f. s. Nr. 7/469. Stockholm 1939.)

Brændetiden for Fyrene *Sandvik*, *yttre* og *inre*, er fremtidig fra 1. Januar—20. Maj og fra 20. August—31. December.

c. 57° 04',<sub>3</sub> N. 16° 51',<sub>8</sub> E.

### 558. Sverige. Indløbet til Mönsterås. St. Oknö Lodsudkigsstation atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 7/468. Stockholm 1939.)

Lodsudkigsstationen paa *St. Oknö* paa c. 57° 00',<sub>2</sub> N. 16° 32',<sub>1</sub> E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 1/7 1939.)



559. **Sverige. Indløbet til Mönsterås. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 7/467. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Oknö, östra* og *västra* c.  $57^{\circ} 00',_2$  N.  $16^{\circ} 32',_0$  E., *Karshamnsgrundet* og *Eckelöskär*.  
(E. f. S. Nr. 2/107 1939.)
560. **Sverige. Norrköping—Arkö. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 7/466. Stockholm 1939.)  
*Västra Ramsholmen* Fyr paa c.  $58^{\circ} 33',_8$  N.  $16^{\circ} 51',_5$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 3/174 1939.)
561. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 7/465. Stockholm 1939.)  
*Västra Haga* Fyr paa c.  $59^{\circ} 23',_7$  N.  $18^{\circ} 10',_7$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/245 1939.)
562. **Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt (Lujskaya Guba). Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 310. London 1939.)  
Det hvide Blinkfyr paa *Vistinski Point* paa c.  $59^{\circ} 46'$  N.  $28^{\circ} 26'$  E. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>.  
(Kort Nr. 277.)
563. **Tyskland. Rügen N.-Kyst. Arkona. Vandstandsmaaler anbragt. Fyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 7/659. Berlin 1939.)  
En Vandstandsmaaler er anbragt paa c.  $54^{\circ} 40',_{98}$  N.  $13^{\circ} 26',_{28}$  E., 120 m fra Kysten omtrent NE. t. E. for *Arkona* Fyr. Paa Stativet til Vandstandsmaaleren er tændt et Fyr, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: c. 3 Sm.  
(Kort Nr. 262. Danske Lods, Side 412.)
564. (T). **Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Travemünde. Forsøg med Lyssignaler. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 7/661. Berlin 1939.)  
Paa W.-Grænsen af Flyvepladsen *Travemünde—Priwall* afholdes til omkring Begyndelsen af April d. A. efter Mørkets Frembrud Forsøg med røde, grønne og gule Lyssignaler.  
Søfarendes Opmærksomhed henledes paa disse Forsøg, for at Forvekslinger med Skibsfartssignaler saavidt muligt kan undgaas.  
c.  $53^{\circ} 57'$  N.  $10^{\circ} 52'$  E.  
(Se Tillæg.)

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

565. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**  
Ved Opmaalingen den 17. Februar d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,5 m i E.-Siden af Renden, 5,9 m i Midten af Renden og 5,5 m i W.-Siden af Renden.  
c.  $54^{\circ} 52'$  N.  $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$  E.  
(E. f. S. Nr. 4/315 1939.)
566. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidigt spærret. Advarsel.**  
Skydning med Kanon vil i Tiden 15.—16. Marts d. A. blive afholdt i *Karrebæksminde Bugt* m. v.  
Skydepladsen begrænses af *Sjællands* Kyst og Breddeparallellellene gennem Sømærket *Kirkegrund* (hvid Klokketønde med 2 nedadvendte Koste) samt Meridianerne henholdsvis gennem nævnte Sømærke og gennem Sømærket *Knudshoved Rev* (hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost).

Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de af dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 567. (T). Danmark. Isefjord. Yder-Bredning. Havneanlægget ved Kyndby. Midlertidig Afmærkning.

Den yderste Ende af Molen ved den under Bygning værende Havn ved *Kyndby* er om Natten midlertidig afmærket med en klar Lanterne.

c. 55° 48',<sub>7</sub> N. 11° 53',<sub>0</sub> E.

#### 568. Danmark. Kattegat. Neksø. Mølle nedrevet.

*Neksø* Mølle paa 55° 47' (20") N. 11° 17' (10") E. er nedrevet.

(Kort Nr. 227, 299, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 184.)

#### 569. Sverige. Kattegat. Göteborg. Oplysning om Havn.

(U. f. s. Nr. 7/477. Stockholm 1939.)

*Norra hamnkanalen* i *Göteborg* er afløst som almindeligt Farvand.

57° 42',<sub>15</sub> N. 11° 58',<sub>35</sub> E.

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

#### 570. (T). Belgien. Wandelaar Fyrskib NE. Vraglystønde midlertidig inddraget.

(B. a. Z. Nr. 40/467. 's-Gravenhage 1939.)

Den grønne Lys- og Klokketønde paa c. 51° 24' N. 3° 05',<sub>7</sub> E., c. 4,<sub>0</sub> Sm 61° fra *Wandelaar* Fyrskib, er for Tiden inddraget.

#### 571. (T). Belgien. West Hinder E. Dyck Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.

(B. a. Z. Nr. 40/466. 's-Gravenhage 1939.)

Lys- og Fløjtetønden *Dyck* paa c. 51° 21',<sub>5</sub> N. 2° 30',<sub>5</sub> E. er for Tiden slukket.

#### 572. (T). England. East Goodwin Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 5. Trinity House, London 1939.)

Omkring den 1. Marts d. A. vil Radiofyret om Bord i *East Goodwin* Fyrskib paa c. 51° 13' N. 1° 36' E. være ude af Virksomhed for et Tidsrum af c. 14 Dage.

Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

#### 573. England. Themsen. Isle of Sheppey. Sheerness E. Semafor nedlagt.

(N. t. M. Nr. 329. London 1939.)

Semaforen paa c. 51° 26' N. 0° 47' E., c. 0,<sub>15</sub> Sm W. for *Barton Point* Flagstang, er permanent nedlagt.

#### 574. England. Themsen. Medway Floden. Queenborough Spit. Fyr flyttet.

(N. t. M. Nr. 342. London 1939.)

Det røde Blinkfyr er flyttet c. 25 m i Retningen 270° og staar nu 0,<sub>13</sub> Sm 329<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° fra Skorstenen paa *Queenborough Point*.

c. 51° 26' N. 0° 44' E.

575. England. Thomsen. Medway Floden. Queenborough Point. Skorsten nedrevet.  
(N. t. M. Nr. 322. London 1939.)  
Den kendelige Skorsten paa c.  $51^{\circ} 25' N.$   $0^{\circ} 44' E.$ , c. 0,13 Sm  $151^{\circ}$  fra *Queenborough Spit* Fyr, er revet ned.
576. Nordsoen. Humber Fyrskib E. t. N. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 6. Trinity House, London 1939.)  
Vraget af et Dampskib (antagelig *Katina Bulgaris*) ligger sunket paa c.  $53^{\circ} 35' N.$   $0^{\circ} 30' E.$ , c. 5 Sm  $75^{\circ}$  fra *Humber Fyrskib*. Vraget er afmærket med 2 Vraglystønder, hvoraf Tønde No. 1, der viser grønt Et-Blink hver  $10^s$ , ligger c. 0,15 Sm  $340^{\circ}$  fra Vraget og Tønde No. 2, der viser grønt Et-Blink hver  $5^s$ , c. 0,15 Sm  $160^{\circ}$  fra Vraget.

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

577. (T). Frankrig. Saint-Malo Bugt. Baaker forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 5/365. Paris 1939.)  
Nedennævnte Baaker er forsvundet:  
a. *La Mercière (Plateau de la Rance)* c.  $48^{\circ} 38',1 N.$   $2^{\circ} 02',0 W.$   
b. *Le Mouillé (Passage du Décollé)* c.  $48^{\circ} 38',9 N.$   $2^{\circ} 04',0 W.$
578. (T). Frankrig. Saint-Briac Anduvning. Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 5/369. Paris 1939.)  
Baaken *Les Perronias* paa c.  $48^{\circ} 37',7 N.$   $2^{\circ} 09',5 W.$  er forsvundet.
579. (T). Frankrig. Plateau de Barnouic. Roche Gautier Fyr ødelagt.  
(A. a. N. Nr. 5/363. Paris 1939.)  
*Roche Gautier* Fyr paa c.  $49^{\circ} 01',1 N.$   $2^{\circ} 49',5 W.$  er ødelagt.
580. Frankrig. Bréhat Anduvning. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 5/358. Paris 1939.)  
Baaken *Logodec (de la Chambre)* paa c.  $48^{\circ} 50',2 N.$   $2^{\circ} 59',6 W.$  er genopført.  
(E. f. S. Nr. 5/351 1939.)
581. (T). Frankrig. Morlaix Bugt. Tønde forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 5/364. Paris 1939.)  
Tønden *La Méloine* paa c.  $48^{\circ} 45',6 N.$   $3^{\circ} 50',7 W.$  er forsvundet.
582. (T). Frankrig. Porsal. Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 5/366. Paris 1939.)  
Baaken *Men-ar-Pic* paa c.  $48^{\circ} 33',7 N.$   $4^{\circ} 44',0 W.$  er forsvundet.
583. (T). Frankrig. Porsal. Lystønde forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 5/359. Paris 1939.)  
Lystønden *La Grande Basse de Porsal* paa c.  $48^{\circ} 36',6 N.$   $4^{\circ} 46',2 W.$  er forsvundet.
584. (T). Frankrig. Chenal d'Argenton. Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 5/360. Paris 1939.)  
Baaken *Brividic* paa c.  $48^{\circ} 31',3 N.$   $4^{\circ} 46',9 W.$  er forsvundet.
585. Engelske Kanaloer. The Swinge. Corbet Rock. Baake ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 323. London 1939.)  
Baaken paa c.  $49^{\circ} 43' N.$   $2^{\circ} 14' W.$  er ødelagt.
586. (T). Orkney Islands. Scapa Flow. Kirk og Water Sounds lukket for Sejlads.  
(N. t. M. Nr. 313. London 1939.)  
*Kirk Sound*  $58^{\circ} 53' (30'') N.$   $2^{\circ} 53' (15'') W.$  og *Water Sound*  $58^{\circ} 50' (30'') N.$   $2^{\circ} 54' (00'') W.$  er lukket for al Sejlads.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

587. (T). Frankrig. Goulet de Brest. Lystønde midlertidig forandret.  
(A. a. N. Nr. 5/371. Paris 1939.)  
Lystønden *Les Fillettes* paa c.  $48^{\circ} 18'_{,0}$  N.  $4^{\circ} 35'_{,7}$  W. viser for Tiden hvidt, fast Lys.
588. (T). Frankrig. Iroise. La Parquette Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. N. Nr. 5/370. Paris 1939.)  
*La Parquette* Fyr paa c.  $48^{\circ} 16'_{,0}$  N.  $4^{\circ} 44'_{,3}$  W. viser for Tiden hvidt, fast Lys.
589. (T). Frankrig. Penmarc'h Anduvning. Baake ødelagt.  
(A. a. N. Nr. 5/372. Paris 1939.)  
Taarnbaaken *La Jument* paa c.  $47^{\circ} 46'_{,7}$  N.  $4^{\circ} 21'_{,8}$  W. er ødelagt.
590. Frankrig. Lorient Anduvning. Les Trois-Pierres Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 5/373. Paris 1939.)  
Fyret *Les Trois Pierres* paa c.  $47^{\circ} 41'_{,5}$  N.  $3^{\circ} 22'_{,5}$  W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 7/511 1939.)
591. (T). Frankrig. Ile d'Yeu. Les Chiens-Perrins Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 5/357. Paris 1939.)  
Fyret *Les Chiens-Perrins* paa c.  $46^{\circ} 43'_{,8}$  N.  $2^{\circ} 24'_{,6}$  W. er for Tiden slukket.
592. (P). Frankrig. La Pallice Fyr forandres.  
(A. a. N. Nr. 5/354. Paris 1939.)  
*La Pallice* Fyr *Jetée Nord* paa c.  $46^{\circ} 09'_{,6}$  N.  $1^{\circ} 13'_{,6}$  W. forandres i Løbet af den nærmeste Tid til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>. Lys 3<sup>s</sup>. Mærke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 11 Sm.
593. Afrika W.-Kyst. Cacheo Floden Anduvning. On Point. Oplysning om Beliggenhed.  
(N. t. M. Nr. 347. London 1939.)  
*On Point* rapporteres at ligge  $1\frac{1}{2}$  Sm N.-ligere end angivet i Kortet.  
c.  $12^{\circ} 13'$  N.  $16^{\circ} 23'$  W.
594. Afrika W.-Kyst. Cacheo Floden Anduvning. Bote Point. Oplysning om Beliggenhed.  
(N. t. M. Nr. 347. London 1939.)  
*Bote Point* rapporteres at ligge  $\frac{1}{2}$  Sm N.-ligere end angivet i Kortet.  
c.  $12^{\circ} 00'$  N.  $16^{\circ} 20'$  W.
595. (T). Afrika W.-Kyst. Sierra Leone. St. Ann Shoals Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.  
(N. t. M. Nr. 349. London 1939.)  
*St. Ann Shoals* Lys- og Fløjtetønde paa c.  $7^{\circ} 49'$  N.  $13^{\circ} 42'$  W. er for Tiden inddraget.
596. Bermudas Øerne. Cherrystone Hill (Sugarloaf). Mast rejst.  
(N. t. M. Nr. 352. London 1939.)  
En sortmalet, c. 25 m høj Mast er rejst paa  $32^{\circ} 22'$  ( $30''$ ) N.  $64^{\circ} 41'$  ( $50''$ ) W., ved  $37,2$  m Triangulationsmærket.
597. Nova Scotia. Cape Breton Island. Mainadieu Passage. Oplysning om Afmærkning.  
(N. t. M. Nr. 2/4. Ottawa 1939.)  
1. *Portnova* Lys- og Fløjtetønde ligger paa  $45^{\circ} 55' 42''$  N.  $59^{\circ} 46' 15''$  W.,  $1,04$  Sm  $129^{\circ}$  fra SE.-Pynten af *Portnova Island*.  
2. *Bar Reef* Klokketønde ligger paa  $45^{\circ} 59' 00''$  N.  $59^{\circ} 46' 58''$  W.,  $1,09$  Sm  $109\frac{1}{4}^{\circ}$  fra *Barstone*.

**598. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbour. Oplysning om Skær.**

(N. t. M. Nr. 5/230. Washington 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 7/522 1939 meddeles, at det skærfyldte Omraade i det N.-lige Indløb til *Reserved Channel* nu er undersøgt, og at der er fundet Dybder paa under 9,1 m, hvoraf de vigtigste er henholdsvis 8,2 m 338 m 324° og 7,1 m 384 m 318° fra *Reserved Channel Fyr*.

c. 42° 20 $\frac{1}{2}$ ' N. 71° 01' W.

(E. f. S. Nr. 7/522 1939.)

**599. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbour Anduvning. Stellwagen Shoals. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 5/231. Washington 1939.)

Fløjtetønde No. 1 paa 42° 16' (36") N. 70° 42' (24") W. er ombyttet med *Stellwagen Shoals* sorte Lys- og Fløjtetønde No. 1, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 3,6<sup>s</sup>.

(Se Tillæg.)

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**

**600. Hollands Guyana. Surinam Floden. Fyrskib flyttet.**

(B. a. Z. Nr. 31/371. 's-Gravenhage 1939.)

Lodsfyrskibet ud for *Surinam* Floden er flyttet 500 m i Retningen 313° og ligger nu paa 6° 02' 20" N. 55° 13' 30" W.

**601. Brasilien. Ponta Negra S. Grund.**

(A. a. N. Nr. II/13. Rio de Janeiro 1939.)

En Grund med 1,2 m Vand, hvorover det næsten altid bryder, ligger paa c. 22° 58' S. 42° 40' W., 0,5 Sm 173° fra *Ponta Negra Fyr*.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**602. (P). Sardinien. Tyrenske Hav. Capo Bellavista. Fyr forandres.**

(A. a. N. Nr. 5/9. Genua 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Capo Bellavista Fyr* paa c. 39° 56' N. 9° 43' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>.

**603. (P). Sicilien W. Isola Marettimo. Punta Libeccio. Fyr forandres.**

(A. a. N. Nr. 5/12. Genua 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Punta Libeccio Fyr* paa c. 37° 57' N. 12° 03' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 2,8<sup>s</sup>, Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 11,8<sup>s</sup>. Samtidig forøges Fyrets Lysevne til 34 Sm.

**604. (P). Sicilien. Tyrenske Hav. Isola Vulcano. Fyr forandres.**

(A. a. N. Nr. 5/10. Genua 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Isola Vulcano Fyr* paa c. 38° 22' N. 15° 00' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,8<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>.

**605. (T). Italien. Adriaterhavet. Punta Salvore NW. Vrag.**

(A. a. N. Nr. 5/16. Genua 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket c. 5 Sm NW. for *Punta Salvore*, der er beliggende paa c. 45° 29' N. 13° 30' E.

606. **Rusland. Sorte Hav. Kherson eller Dnieper Bugt Anduvning. Ledefyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 335. London 1939.)  
Lysvinklerne i *Viktorovka* Forfyr paa  $46^{\circ} 37' (30'')$  N.  $31^{\circ} 27' (00'')$  E. er forandret, og Fyret viser nu rødt, fast Lys i Fyrlinien overet med *Viktorovka* Bagfyr og hvidt, fast Lys i Pejlinger fra  $344^{\circ}$  til  $24^{\circ}$ , forstærket fra  $352^{\circ}$  til  $16^{\circ}$ . Fyrbygningen bestaar af et hvidt, firkantet Trenneværkstaarn med et hvidt Dagmærke.
607. **Rusland. Sorte Hav. Kerch. Yenikale Stræde. Cape Akhilleon. Taagesignal oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 336. London 1939.)  
Ved *Cape Akhilleon* Fyr paa c.  $45^{\circ} 26' N.$   $36^{\circ} 47' E.$  er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver  $33^s$ .
608. **Rusland. Sorte Hav. Cape Idokopas. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 355. London 1939.)  
*Cape Idokopas* Fyr paa c.  $44^{\circ} 25' N.$   $38^{\circ} 15' E.$  har en Synsvide paa 18 Sm.
609. **Rusland. Sorte Hav. Circassia. Novorossisk Bugt. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 315. London 1939.)  
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er  $11,9$  m, ligger sunket paa hvert af følgende Steder:  
a)  $1,6$  Sm  $126\frac{1}{2}^{\circ}$  og b)  $1,85$  Sm  $125^{\circ}$  fra *Novorossisk* E.-lige Bølgebryder Fyr. c.  $44^{\circ} 42' N.$   $37^{\circ} 50' E.$
610. **Rusland. Sorte Hav. Circassia. Socha Red. Lystønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 337. London 1939.)  
Lystønden er flyttet c.  $0,41$  Sm i Retningen  $121^{\circ}$  og ligger nu paa c.  $43^{\circ} 35' N.$   $39^{\circ} 44' E.$ ,  $0,39$  Sm  $241\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Socha* hvide, faste Fyr.
611. (T). **Tunis. Canal des Kerkennah. Tønde forsvundet.**  
(A. a. N. Nr. 5/374. Paris 1939.)  
Tønde Nr. 9 paa c.  $34^{\circ} 50',6 N.$   $11^{\circ} 00',8 E.$  er forsvundet.
612. **Marokko. Tetuan Bugt. Rio Martin Fort. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 353. London 1939.)  
*Rio Martin* Fort Fyr paa c.  $35^{\circ} 37' N.$   $5^{\circ} 17' W.$  er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 15 m.  
(E. f. S. Nr. 15/919 1933.)
613. **Marokko. Tanger Havn. Oplysning om Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 345. London 1939.)  
1. En sort Klokke-tønde er udlagt  $0,109$  Sm  $335^{\circ}$  fra det grønne Blinkfyr paa Hovedet af Bølgebryderen, som er beliggende paa c.  $35^{\circ} 47' N.$   $5^{\circ} 48' W.$   
2. En rød Tønde er udlagt  $0,705$  Sm  $152^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Fyr.  
3. Tønderne henholdsvis  $0,109$  Sm  $90^{\circ}$ ,  $0,43$  Sm  $159^{\circ}$ ,  $0,112$  Sm  $182^{\circ}$ ,  $0,7$  Sm  $148^{\circ}$  og  $0,1$  Sm  $344^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Fyr er permanent inddraget.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

614. **Røde Hav. Jidda Anduvning. Baake genopført.**  
(N. t. M. Nr. 350. London 1939.)  
Baaken paa *Fellahiyat Reef* paa c.  $21^{\circ} 28' N.$   $39^{\circ} 08' E.$  er genopført. Baaken bestaar af et rødt Jerntaarn med en rød Kurv som Topbetegnelse.
615. **Røde Hav W.-Kyst. Massawa Havn. Tønder inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 356. London 1939.)  
Tønderne henholdsvis  $0,161$  Sm  $39^{\circ}$  og  $0,137$  Sm  $49^{\circ}$  fra Kuplen paa Guvernørens Palads, der er beliggende paa  $15^{\circ} 36' (40'')$  N.  $39^{\circ} 28' (10'')$  E., er permanent inddraget.

- 616. Madagascar E.-Kyst. Farafangana Ankerplads. Oplysning om Fyrbelysning.**  
(N. t. M. Nr. 357. London 1939.)
1. Paa hver af Ledebaakerne, hvoraf Forbaaken staar c. 0,7 Sm 330° fra Residensbygningen, er anbragt et grønt, fast Fyr. c. 22° 48' S. 47° 49' E.
  2. Det grønne, faste Fyr paa Baake No. 1 c. 0,2 Sm N. for Residensbygningen er fjernet.
- 617. Bengalske Bugt. Dhamra Floden Indløb. Fyr tændt. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 338. London 1939.)
1. Paa det gamle Fyrs Plads paa 20° 47' 06" N. 87° 04' 48" E. er opført et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 10 Sm. Et Stentaarn.
  2. Det hvide Blinkfyr paa S.-Enden af *Shortt Island* paa 20° 46' (30") N. 87° 04' (30") E. er permanent nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 39/2837 1938.)
- 618. (T). Malacca Stræde. Sumatra E.-Kyst. Rangsang N. Vrag.**  
(B. a. Z. Nr. 36/426. 's-Gravenhage 1939.)
- Vraget af et Sejlfartøj, hvorfra Masten rager over Vandet, ligger sunket paa c. 1° 15',1 N. 102° 47',0 E.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 619. Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Tg. Selatan N. Pulle.**  
(B. a. Z. Nr. 32/381. 's-Gravenhage 1939.)
- En Pulle med 3¼ m Vand (Sten) er fundet paa 3° 46' 36" S. 114° 34' 12" E., tæt ved 5 m-Kurven tværs af *Kampong Tabanio*.
- 620. Sunda Øerne. Celebes S.-Kyst. Salcier W.-Kyst. Padang Stræde. Baake forandret.**  
(B. a. Z. Nr. 38/443. 's-Gravenhage 1939.)
- For at gøre den sorte Keglebaake paa c. 6° 11',0 S. 120° 25',8 E. mere kendelig, er den blevet forsynet med sort- og hvidternede Brædder.
- 621. Sibirien. Indløbet til Slavianski Bugt. Bruce Point. Fyr forandret. Radiofyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 359. London 1939.)
1. *Bruce Point* Fyr paa c. 42° 53' N. 131° 28' E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 13<sup>s</sup>. Flammens Højde: 68 m.
  2. Radiofyret ved det i (1) nævnte Fyr er permanent nedlagt.
- 622. Japan. Kyushu W.-Kyst. Nagasaki Harbour. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 262. London 1939.)
- Fyret paa N.-Enden af *Kageno Shima* paa 32° 42' (30") N. 129° 49' (30") E. er formørket i Pejlinger mellem 203° og 230°.
- 623. Japan. Tokara Gunto. Yokoate Shima N. Undervandshindring.**  
(N. t. M. Nr. 282. London 1939.)
- En Undervandshindring rapporteres at ligge paa 28° 51' 10" N. 128° 58' 30" E.
- 624. Hawai Øerne. Hawai. Hilo Bugt. Afmærkning forandret.**  
(B. a. Z. Nr. 27/329. 's-Gravenhage 1939.)
- Sort Stumptønde No. 3 paa c. 19° 44',1 N. 155° 04',7 W. er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 625. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)

E. f. S. Nr. 1/78 1939 annulleres og erstattes med:

I Henhold til Art. 39 i den internationale Konvention af 31. Maj 1929 om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen sammenholdt med § 5 i Bekendtgørelse af 21. Januar 1936 om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse henstilles det til alle Damp- og Motorskibe ved Sejlads i E.-W.-lig Retning paa *Nordatlantehavet*, at de, for saa vidt Omstændighederne tillader det, følger de Ruter, som er angivet i de af *Hydrographic Office, Washington*, udgivne *Pilot Charts*.

De nævnte Ruter er for Tiden:

R u t e C for Skibe bestemt til eller fra E.-Kysten af *De Forenede Stater*.

R u t e D for Skibe bestemt til eller fra *Halifax*.

R u t e C: E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 42° N. Br.

W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 43° N. Br.

R u t e D: E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 42° N. Br.

W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 43° N. Br.

Mulig Ændring i de anførte Ruter vil blive offentliggjort i „Efterretninger for Søfarende“.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 626. (T). Østersøen. Rønne Havn S. t. W. Vrag.

(Meddelelse fra Lodsformanden i Rønne.)

Vraget af et Skib, hvorfra Mastetoppen rager c. 1 m over Vandet, rapporteres at ligge sunket i 17 m Vand paa c. 54° 55' N. 14° 39' E., c. 11 Sm S. t. W. for *Rønne Havn* Bølgebryder. (Vraget menes at være Vraget af Motorjagten *Rita*).

#### 627. Danmark. Bornholm. Svaneke Havn. Fyr atter normalt.

Det hvide Blinkfyrt paa Yderenden af Bølgebryderen lyser atter med normal Fyrkarakter. c. 55° 08' N. 15° 09' E.

(E. f. S. Nr. 5/388 1939.)

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

#### 628. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Afmærkning atter i Orden.

Den yderste hvide Stage med 1 Halmvisk, *Sandhage N.*, paa 55° 07' (15") N. 12° 14' (48") E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 7/552 1939.)



## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 629. Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Ledefyr forandret.

De røde Ledefyr med En-Formørkelser, der leder fra *Holbæk* Ledefyrlinie gennem den gravede Rende til *Trafikhavnen* er forandret til at vise rødt, fast Lys.

Forreste Ledefyr: 55° 43' (12") N. 11° 43' (03") E.

(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 201 og Tillæg Nr. 3, Side 30. Havnelods, Side 94. Fyr-Port. Nr. 871.)

## 630. (T). Danmark. Limfjorden. Den uddybede Rende over Løgstor Grunde. Tilsanding.

I Løbet over *Løgstor Grunde* er der paa Strækningen mellem den 5. og 8. Kost, regnet W. fra, sket en Tilsanding i den N.-lige Del af Løbet. Dybderne fra Løbets N.-Kant ud til c. 10 m fra Fyrlinien er her aftaget til c. 3½ m. Der er herefter den normale Dybde i Løbet fra c. 10 m N. for Fyrlinien til Løbets S.-Kant.

En Oprensning af Løbet er paabegyndt.

c. 56° 58' N. 9° 12' E.

## 631. Danmark. Limfjorden. Løgstor Lystønde genudlagt.

Lystønden *Løgstor* paa c. 56° 58' N. 9° 10' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 52/3725 1938.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

## 632. Spanien N.-Kyst. Santoña. Anduvning. Punta Pescador. Fyr atter normalt.

(A. a. l. N. Nr. 3/40. San Fernando 1939.)

*Punta Pescador* Gruppe-Blinkfyr paa c. 43° 28' N. 3° 26' W. lyser atter med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 5/362 1939.)

## 633. Spanien NW.-Kyst. Cabo Villano. Radiofyr atter i Virksomhed.

(A. a. l. N. Nr. 3/41. San Fernando 1939.)

*Cabo Villano* Radiofyr paa c. 43° 10' N. 9° 13' W. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 4/275 1939.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*...og saa en*  
**Carlsberg**

**GAMLE  
eller  
HOF**

**BP**

**FUEL & DIESEL  
OIL**  
BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN

**BP** **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** **BP**

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY

**JML**

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**BRONZE  
PROPELLER**

fra  
**THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,  
LONDON**

•

*Iøvrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatør
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Stalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
**AALBORG**

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.  
»Maritime«

## KOLDING

**A. GJØRDING**  
**KOLDING**

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

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

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

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**  
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
*Statsautoriseret Skibsmægler*

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

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**  
edsv. Skibsmægler  
**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“  
Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

## SVENDBORG

**J. LAURITZEN'S EFTF.**  
**MÆGLERFORRETNING**  
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

**ESBJERG**

Telegr.-Adr.  
»Lauritzen«

Telefon: 3  
» 822

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT  
Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**

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

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

## VEJLE

**F. H. Lauenborg Christensen**  
(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

*Vejle*

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 9

TORS DAG 2. MARTS 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### BRITISK SKIBSFART OG DANMARK

»Fairplay« beskæftiger sig i sit Nummer for 23. Februar med det ovennævnte Spørgsmaal og kommer til ret overraskende Konklusioner. Det synes virkelig, som om det engelske Skibsfartsblad i fuldt Alvor tror at vide, at »det danske System med kooperativt Landbrug faktisk kontrollerer hele Danmarks Eksport og at som Følge deraf de danske Linier simpelthen nyder et Monopol indenfor den dansk-engelske Handel«.

Udgangspunktet for denne Paastand er en Artikel i »Børsen«, hvori der gøres opmærksom paa de ogsaa af os utallige Gange gentagne Kendsgerninger, at dansk Skibsfart arbejder uden Subsidier eller Støtte af nogen Art. Det er næppe troligt, hedder det videre i »Børsen«s Artikel, at en Skibsfartsnation som den engelske ikke fortsat vil konkurrere paa lige Vilkaar med dansk Skibsfart, som altid loyalt har støttet britisk Søfart, naar det gjaldt at opnaa faste og tilfredsstillende Betingelser paa Fragtmarkedet. Et af Englands ledende Skibsfartsblade hedder »Fairplay«, og det skal siges, at der altid har været fair play, hvor dansk og britisk Skibsfart har konkurreret. Et Forslag som det Lord Lloyd fremsatte i Overhuset vilde ikke være fair play mod dansk Skibsfart, og det vilde heller ikke være til Fordel for engelsk Skibsfart..

»Fairplay« søger i sit Svar at gaa udenom Spørgsmaalet og fremsætter sine mere eller mindre overraskende Konklusioner. Det skal her kun gentages, at dansk Skibsfart gennem Menneskealdre med store Ofre har oparbejdet disse Linier paa England, og der har aldrig været fremsat Klage over dem; den Service, der er ydet England, har været upaaklagelig, og dertil kommer Loyaliteten, Danmark altid har udvist overfor England. Det vilde unægtelig være haarde Konditioner, hvis det blev paa et saadant Punkt at England nu vilde til at revidere sine Synspunkter. Det er helt andre Steder, Skoen trykker, og det ved man ogsaa godt i engelske Skibsfartskredse. Men derfor er det alligevel beklageligt, at »Fairplay« fremsætter den Art ejendommelige Kommentarer.

### OGSAA VI VIL VÆRE MED —

Tiden er aabenbart inde til at stille Krav, og hver Dag bringer sine nye Forlangender. Det gælder ogsaa indenfor Skibsfarten. En Række Lande har i den sidste Tid ikke lagt Skjul paa, at ogsaa de vil være med. Polen er begyndt at røre paa sig, Rumænien og Tyrkiet ligeledes. Polen gør under de elskværdigste Former opmærksom paa, at Danmark har en Handelsflaade paa over 1 Million Tons, mens Polen kun har 100,000 Tons. Der maa være store Udviklingsmuligheder. Men hvor er Ladningerne, der skal sejles med? Hvordan vil det gaa, naar der kommer stadig flere Lande med, der ogsaa har Skibe og bygger nye Skibe?

Rumæniens Handelsflaade er i Øjeblikket kun af ringe Betydning. Den bestaar kun af 60,000 B.R.T., hvortil der i Løbet af et Aars Tid kommer 4 Skibe med 22,000 Tons. Det er dog ikke tilstrækkeligt til at tilfredsstille en ærgerrig Skibsfartspolitik, og der er da ogsaa indenfor Rumæniens Erhvervsliv store Planer under Udformning.

Efter at Rumænien har optaget en mere nationalistisk Opfattelse af økonomiske Problemer, synes Skabelsen af en virkelig Handelsflaade at være en af Landets Yndlingsideer.

Skibsfartskontoret i Bukarest har udsendt sin sædvanlige statistiske Aarsoversigt, der viser, at kun 20 pCt. af Importen ad Søvejen og kun 9 pCt. af Eksporten ad Søvejen transporteredes paa rumænske Skibe, saaledes at Landet mistede 4 Milliarder Lei af Mangel paa Skibe. Myndighederne forbereder visse Forholdsregler, hvorved der skal ydes den rumænske Skibsfart en Beskyttelse, f. Eks. gennem reducerede Skatter og Fritagelse for Havneafgift o. s. v. Dog er Skibsfartspolitik uden Skibe temmelig vanskelig. Myndighederne synes derfor ivrige efter at faa bygget en virkelig effektiv Handelsflaade saa snart som mulig. Man haaber at kunne købe en Del second-hand Skibe fra England paa lange Krediter og ved Hjælp af Eksport af rumænske Produkter. Det har ogsaa været nævnt, at Tyskland maaske skulde være interesseret i en saadan Plan, hvis England skulde afslaa. Men man kan jo heller ikke se, hvorfor England skulde være særlig ivrig efter at hjælpe Rumænien ved at opbygge en Handelsflaade, da det kun vil betyde en yderligere Forringelse af Lasterne at sejle med og en Forøgelse af Vanskelighederne, fordi man regner med, at det vil betyde en Udvidelse af den nationalistiske Skibsfartspolitik.

Den samme Tendens er mærkbar i Tyrkiet. Overalt vil man være med, man vil gøre sig gældende, man vil have Transporten af Landets Produkter paa Landets Skibe osv., alle disse gamle altfor velkendte Slagord, der tilsammen bidrager til at forringe den internationale Skibsfarts Kaar og virke forstyrrende i det Forhold, der synes snart at skulle høre Fortiden til: at Skibsfarten er og maa være et internationalt Erhverv. Tidens stærke nationalistiske Tendens, som vi ser saa mange Eksempler paa i alt, hvad der sker rundt om i det urolige Europa, breder sig sikkert og stærkt ogsaa til Skibsfarten og omklammer den. Den Dag denne Tendens for Alvor demonstrerer sig — er det ude med Talen om Skibsfarten som et internationalt Erhverv, da er den kun et Hjælpemiddel indenfor en snæver Nationalisme. Men hvordan vil Fremtiden saa forme sig?

### HVAD MERINDKOMSTSKATTEN BETYDER

Det er tit af Betydning med tørre Tal at kunne fastslaa, hvad et eller andet Onde betyder. Saaledes ogsaa med Merindkomstskatten. Vi har saa ofte og saa indgaende beskæftiget os med denne uretfærdige Byrde paa Skibsfarten, at vi ikke denne Gang skal uddybe Emnet yderligere, men blot holde os til konkrete Tal.

Andet Steds i Bladet bringer vi under Aarsresultaterne Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Regnskabs-ekstrakt for 1938. Mens det samlede Driftsoverskud i 1937 var paa knap 4.1 Million Kroner, er det for 1938 kun 2.42 Millioner Kroner og Nettooverskudet viser tilsvarende en Nedgang fra i 1937 3.7 Mill. Kr. til nu godt 1.52 Mill. Kr. Selvfølgelig spiller Nedgangen i den indsejlede Fragt her en stor Rolle, men man maa ogsaa i høj Grad tage Merindkomstskatten i Betragtning. Den er for dette Selskabs Vedkommende og med de Tal, der her nævnes, 574,000 Kroner. Det vil sige, at Merindkomstskatten er det samme som

en Trediedel af Overskudet. Andre Selskaber vil maa-  
ske kunne møde med endnu grellere Tal, men det  
siger sig selv, at dette kan være grelt nok. Overskudets  
Størrelse medfører for det første, at Udbyttet gaar  
ned til det halve, men dernæst betyder det, at Mer-  
indkomstskatten forhindrer — om ikke i dette Til-  
fælde, saa i talrige andre — nødvendige Nybygninger  
til Flaaden og først og fremmest Udvidelser. Mer-  
indkomstskatten udmarver og betyder Forringelse af  
den danske Handelsflaades Kapacitet. Merindkomst-  
skatten er uretfærdig og direkte skadelig. Merind-  
komstskatten har snart fra alle Sider faaet Prædikat  
af meningsløs, men alligevel bebyrdes Skibsfarten  
med den, til Skade for hele Samfundet.

### BEMANDINGEN

Folketingsudvalget angaaende Lovforslaget om Æn-  
dring af Bemandingen af Skibene, har afgivet Be-  
retning. Flertallet foreslaar Forslaget vedtaget uæn-  
dret. Derimod forkaster Mindretallet, konservative  
og Venstre, Forslaget, idet man udtaler, at de forelig-  
gende Ændringer til Lov om Sønæring vil forringe  
dansk Skibsfarts Konkurrenceevne og i Særdeleshed  
ramme den Del af Erhvervet, som er haardst stillet.  
Det er Mindretallets Opfattelse, at Lovforslagets Gen-  
nemførelse ikke vil tjene sit Formaal, at øge Beskæf-  
tigelsen blandt Søfolkene, men tværtimod vil inde-  
bære betydelig Risiko for vidtgaaende Oplægninger  
af Skibe med øget Arbejdsløshed til Følge.

Mindretallet vil gerne medvirke til Forbedring af  
Arbejdsvilkaarene for Søfartens Folk, men kun under  
Forudsætning af, at dette kan ske paa bred interna-  
tional Basis, saaledes at dansk Skibsfart paa saa vidt  
muligt lige konkurrencemæssige Vilkaar kan fortsætte  
og udbygge den Virksomhed, som nationaløkonomisk,  
samfundsmæssigt og beskæftigelsesmæssigt er, og altid  
har været, af saa stor Betydning for Landet.

### DANMARKS ERHVERSLIV

I Landmandsbankens Aarsberetning gives følgende  
Situationsoversigt over Danmarks Erhvervsliv:

Danmarks Erhvervsliv har som Helhed betragtet —  
ogsaa i 1938 arbejdet under relativt tilfredsstillende  
Vilkaar. Landbruget nød vel godt af en Bedring i  
Priserne paa de vigtigste animalske Frembringelser  
og den usædvanlig store Høst, men paa den anden  
Side var Kornpriserne lavere, ligesom Mund- og Klo-  
vesygen medførte Tab.

Inden for Industrien konstateredes i sidste Halvdel  
af Aaret en jævn Fremgang i Produktionen, efter at  
En-gros-Priserne ved Aarets Midte var kommet ind  
i et mere stabilt Leje.

Handelen opnaaede nogen Lettelse i sine Disposi-  
tioner ved den fortsat gunstige Valutasituation.

Skibsfartens Kaar var væsentligt ringere end i 1937,  
men det har dog været muligt at holde Størstedelen  
af Flaaden i Fart.

Om Bankens egne Forhold udtales det, at Aaret  
viser Fremgang paa forskellige Omraader, men Ud-  
laansvirksomheden har, dels som Følge af Industriens  
Konsolidering i de senere Aar, der stærkt har for-  
mindsket dens Gældsbyrde, og dels som Følge af en  
vis Stagnation i Byggeriet været noget mindre. Da  
Indlaanene samtidig er steget, har Banken haft be-  
tydelig større Midler til Raadighed, og dette har givet  
sig Udtryk i en større Kassebeholdning og dermed  
følgende mindre Rentefortjeneste.

Bankens Status pr. ultimo 1938 viser, at Land-  
mandsbankens Netto-Tilgodehavender i Udlandet, all-  
saa dens Valutaeserver, var paa 22—23 Mill. Kr.  
— atter en Understregning af, at Valutasituationen  
for Landet som Helhed ligger meget tilfredsstillende,  
idet ikke alene Nationalbanken, men ogsaa de private  
Banker, navnlig naturligvis de københavnske Hoved-  
banker, ligger inde med betydelige Valutaeserver.

### HVALFANGSTENS BETYDNING

I en Indberetning, som den danske Konsul i Sande-  
fjord *Lars Christensen* har givet til Udenrigsmini-  
steriet, finder man en meget omfattende Skildring af  
særlig Norges Andel i Hvalfangsten, og Konsul *Chri-  
stensen* er her en Fagmand som faa, ligesom Sande-  
fjord er Centrum for norsk Hvalfangst.

Det er overraskende at erfare, at naar undtages Fangst-  
virksomheden i Falklandsomraadet og i Rosshavsomraa-  
det laa de store Havomraader i Sydpolarhavet lige til for  
12—13 Aar siden uberørt af moderne Hvalfangst. En og  
anden havde nok været inde paa Tanken om at udnytte  
den Hvalbestand, som man antog maatte findes paa disse  
enorme Havvidder. Men indtil Sæsonen 1926—27 var det  
endnu den koncessionerede Fangst fra faste Landstationer  
eller fra flydende Kogerier, opankret i de forskellige  
Havnepladser indenfor Falklandsomraadet, der var do-  
minerende.

Som en Forløber for den ny Fangstmetode den pelagi-  
ske Fangst, regner man den Virksomhed, som fandt Sted  
paa de forskellige Fangstfelter fra 1923 indtil Sydhavs-  
sæsonen 1926—27, da to Ekspeditioner arbejdede paa det  
aabne Hav uden Licens. Denne Fangstvirksomhed faldt  
meget heldigt ud og førte til, at en Række af de Sel-  
skaber, der fangede med Licens, tog den ny Fangstme-  
tode op og sendte en Række store Ekspeditioner ud for  
at drive Fangst langs den sydpolare Iskant.

Til at begynde med foregik denne Fangst i det vest-  
antarktiske Hav, men Ekspeditionerne arbejdede sig efter-  
haanden længere og længere østpaa, hvor man stødte paa  
store Mængder Blaa-hval og Finhval.

Det blev snart klart, at Hvalbestanden paa disse nye  
Felter ikke havde nogen Forbindelse med den Bestand,  
som man havde jaget paa de gamle Fangstfelter, Syd  
Georgia, Syd Orkney, Syd Shetland og Syd Sandwich, og  
Hvalfangerne kom snart til den Konklusion — som slet  
ikke var ny — at man paa mange Steder rundt om det  
antarktiske Kontinent vil finde en stor Hvalbestand. Da  
der samtidig aabnedes sig Muligheder for at sælge meget  
mere Hvalolie end hidtil, begyndte den vældige Ekspan-  
sion i Hvalfangsten.

Den koncessionsfri (pelagiske) Fangstvirksomhed, som  
i det antarktiske Hav begyndte i Sæsonen 1925—26, kræ-  
vede større flydende Kogerier. For disse Ekspeditioner,  
hvis Opgave det var at arbejde paa det aabne Hav, var  
det Formaalet i størst mulig Udstrækning at kunne ope-  
rere paa det aabne Hav lige saa effektivt og lige saa uaf-  
hængigt som Landstationerne.

De første flydende Kogerier, som blev benyttede ved  
Syd Shetland og delvis ved Syd Georgia, var Skibe paa  
omkring 3—4000 Tons d.w. I 1910 blev der indrettet flere  
Kogerier paa omkring 6000 Tons. Det første Kogeri i  
Rosshavet i 1923 var ca. 12,000 Tons. Der var mange, som  
den Gang mente, at nu var Grænsen opad naaet for de  
flydende Kogerier, men efter at den pelagiske Fangst-  
virksomhed var blevet et Faktum, blev der efterhaanden  
indrettet eller nybygget Kogerskibe paa indtil 30,000 Tons  
d.w. Kogeriudstyret forandrede efterhaanden Karakter,  
idet de aabne Oliekogere forsvandt og nye roterende  
Dampkogeapparater blev taget i Brug.

Overgangen fra koncessioneret til pelagisk Fangst med  
den deraf følgende vældige Forøgelse af Fangstflaaden  
fremgaar tydeligt af Sydhavsproduktionen fra 1926—27,  
der laa paa 872,362 Fade til 3,608,348 Fade i 1930—31.  
Denne voldsomme Udvikling blev standset af Sammen-  
brudet paa Verdensmarkedet med de katastrofale Fald i  
Oliepriserne, og dette resulterede i Oplægning i 1932 af  
hele den norske Sydhavsflaade og desuden af de fleste  
udenlandske Ekspeditioner.

Efter et langvarigt og vanskeligt Arbejde lykkedes det  
for Sæsonen 1932—33 at faa en Produktionsaftale i Stand,  
som omfattede Størsteparten af Sydhavsflaaden. Konsu-  
len fortæller derefter med en Række Tal om de senere  
Aars Udvikling, Japans og Tysklands velkendte Optagelse  
af Hvalfangst, og sidste Aars internationale Konference,  
hvor det lykkedes at faa de fleste af de Nationer, som  
driver Hvalfangst, med i en international Overenskomst.

Der er, hvad der ogsaa fremgaar af den interes-  
sante Indberetning, Overproduktion af Hvalolie for  
Tiden og Prisen derfor daarlig, men samtidig er Hval-  
bestanden i Aftagende.

### TRAMPFART- OG LINIEFARTSPROBLEMER

(Fortsat)

Overgangen til direkte Handel er gaaet Haand i  
Haand med den direkte Skibsfart. Nu købes og sæl-  
ges svenske Import- og Eksportvarer direkte fra resp.  
til udenlandske Firmaer uden nogen Mellemand i

England, Tyskland, Holland o. s. v. Den nuværende transocean Totalhandel udgør næsten 25 pCt. af Totalhandelen mens den fra 1870 til 1900 gik ned fra 10 pCt. til 4,5 pCt. Udviklingen af Sveriges transocean Handel kan uden Tvivl for en stor Del tilskrives Oprettelsen af Landets egne Oceanlinier.

Af stor Betydning er Handelsflaaden ligeledes for andre Grene af Næringslivet. Den svenske Værftsindustri Produktion androg i 1937 ca. 78,4 Mill. Kr. for nybyggede Skibe, hvoraf ca. 30 pCt. var svenske og 70 pCt. udenlandske. Hertil kommer Reparationer paa 40,6 Mill. Kr., hvoraf ca. 31 Mill. Kr. var for svenske Skibe. Værftsindustrien er en virkelig Nøgleindustri. Efter hvad Dr. Hammar har udregnet, gaar kun ca. 41,5 pCt. af Produktionsomkostningerne til et Handelskib til Værftet, og væsentlig til Lønninger, mens 30 pCt. gaar til udenlandske Raavarer, 8 pCt. til indenlandske Raavarer, og visse mindre Procentdele til elektrisk Industri og andre Industrier.

Hvad Rederierhvervet ellers betyder, fremgaar bl. a. af Kommerskollegiums Redegørelse. Heraf ses, at Totaludgiften til Besætningshyre i 1933 androg 38,3 Mill. Kr. Til Stuveriomkostninger medgik 53 Mill. Kr., hvoraf 20 Mill. til Sverige. Indenfor Stuverierhvervet har ca. 10.000 Mennesker Beskæftigelse. Til Reparationer o. s. v. gik 14,5 Mill. Kr., hvoraf 70 pCt. til Sverige, til Kul og Olie 30 Mill. Kr., hvoraf 30 pCt. til Sverige, til Assurancepræmier 17 Mill. Kr., hvoraf 14,8 Millioner Kr. til Sverige, til Kost 11 Millioner Kr., hvoraf 7,5 Mill. Kr. til Sverige o. s. v.

Det skal ogsaa nævnes, at Søfarten har ikke saa ringe Betydning for Landets Indtægt af Turisttrafik.

Kort og godt kan man sige, at Handelsflaaden dels beforder Udviklingen af Landets Handel og Industri gennem Aabningen af nye Markeder, og dels at den gennem sine i Udenrigsfart indtjente Fragter giver sit Bidrag til Landets Betalingsbalance.

Gennem Kommerskollegiets Undersøgelser for 1933 fastsloges at af den svenske Handelsflaades Udgifter kan man regne med at de er i Hjemlandet efter følgende Statistik:

Ved Østersøfart: 75,4 pCt.  
Ved Nordøfart: 52,5 pCt.  
Ved anden europæisk Fart: 42,3 pCt.  
Ved Oceanfart: 43,6 pCt.

Af Bruttofragterne i Udenrigsfart i 1937 gaar 166 Mill. Kr. i Udgifter til Udlandet og Resten ca. 170 Mill. Kr. kom Sverige til Gode paa Betalingsbalancen. Hermed er Handelsflaadens Betydning for Betalingsbalancen givet.

### BURMEISTER & WAIN

Aktieselskabet *Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri* har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1938.

Beretningen indledes med en Konstatation af, at Beskæftigelsen har været noget stigende og tilfredsstillende, idet der i Gennemsnit har været beskæftiget ca. 7330 Arbejdere og Funktionærer imod ca. 6500 i 1937. I Aarets Løb er der faktureret Ordre for ialt ca. 77,3 Millioner

Kroner, heraf for ca. 51,8 Millioner Kroner enten til udenlandske Kunder eller for Motorer til andre danske Værfter og bestemt for Skibe til udenlandske Kunder. Saaledes hidrører to Trediedele af det fakturerede Beløb fra Eksport, svarende til godt en Ottendedel af Landets samlede Industri-Eksport.

Der er afleveret otte Skibe (Byggenumre 632—39) paa tilsammen 37,754 Brutto-Registertons mod i 1937 otte Skibe paa 61,125 Brutto-Registertons. Af de otte Skibe var de seks Specialskibe, som i Forhold til deres Størrelse maa betegnes som meget kostbare Fartøjer. Navnlig fremhæves i Beretningen de to Skibe til Rumænien, »*Transilvania*« og »*Basarabia*«, der er de hurtigste Diesel-Motor-skibe i Verden. Til Trods for Nedgangen i afleveret Tonnage ligger Værdien af Produktionen i 1938 22 pCt. højere end i 1937.

Ved Aarsskiftet havde Værftet 21 Skibe i Ordre, hvoraf eet til et dansk Rederi. Alle disse Skibe forsynes med B. & W. Dieselmotor.

Benyttelsen af Værftet fremgaar af, at Reparationer er udført paa 268 danske og 79 udenlandske Skibe. Flydedokkerne har været brugt af 143 Skibe, Tørdokken af 43 Skibe og Ophalerbeddingerne af 65 Skibe. Maskinfabrikken paa Christianshavn har atter haft stigende Beskæftigelse, og Antallet af leverede Hestekræfter er steget fra 118,615 til 220,375 EHK. Til andre Værfter er leveret Dieselmotorer paa tilsammen 143,530 EHK., hvortil kommer en Del Land-Dieselsanlæg og enkelte Dampkedelanlæg. I de sidste Aar er der gennemført en Rationalisering, hvorved Anlægenes Produktion er forøget og Omkostningerne bragt ned.

Der skulde være sikret tilfredsstillende Beskæftigelse i 1939, en Del Beskæftigelse til næste Aar og ogsaa nogen Beskæftigelse i 1941, hvis ikke særlige Forhold gør sig gældende.

### HAVNEVÆSENETS STORE OMBYGNING

Havnebestyrelsen vedtog i Mødet Fredag at flytte Havnevæsenets Arbejdsplads til Lynettehavnen. Man indstiller, at der gives Havnedirektøren Benyttelse til at anvende indtil 700,000 Kr. til Planens Gennemførelse.

Havnebestyrelsen sluttede sig hertil uden yderligere Bemærkninger.

Herefter redegjorde Departementschef *Dalhoff* for en Udvalgsindstilling angaaende Havnevæsenets Lokaleforhold. Man agter at udvide den nuværende Administrationsbygning paa Nordre Toldbod med to Etager.

Tidligere er der udarbejdet nogle Projekter af Arkitekt *Havning* angaaende Nybebyggelse paa Arealet Nordre Toldbodplads—Toldbodvej—Amaliegades Forlængelse. Men da en saadan Bebyggelse forudsætter Udleje af en Del Lokaler, hvorved Havnevæsenet kommer ud for en Risiko, kan Udvalget ikke tiltræde disse Planer.

Departementschef *Dalhoff* gjorde opmærksom paa — at den nuværende Administrationsbygning ejes af Staten. Grunden blev nemlig i 1865 stillet til Raadighed for Havnen mod, at Havnevæsenet her opførte en Ejendom, hvor bl. a. Toldvæsenet, Lodsvæsenet og Militæretaten kunde faa Lokaler. Der er nu rettet Henvendelse til Indenrigsministeriet om at faa dette Ejerforhold reguleret, og Ministeriet har stillet sig imødekommende.

I Tilslutning til Departementschef *Dalhoffs* Forelæggelse gav Havnedirektøren nogle Oplysninger om Ordningen af Administrationsforholdene under Ombygningen. Havnebygmesteren og et Par andre Grene af Administrationen flytter hen i Ejendommen Amaliegade 14, Havnebestyrelsen faar Lokaler i Rederiforeningen, Lodsvæsenet flytter ud i Frihavnen, medens Post- og Telegrafvæsenet kan blive paa Stedet.

Udvalgets Indstilling blev enstemmigt tiltraadt. Ombygningsarbejdet ventes afsluttet i Begyndelsen af 1940.

## MEDDELELSER FRA DANSK

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Januar 1939

I Januar 1939 ankom til Rotterdam 765 Skibe (Januar 1938: 748 Skibe) med Ladninger og afgik 688 Skibe (Januar 1938: 700 Skibe) med udgaende Ladninger. Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Januar 1939	Januar 1938
Erts .....	135	152
Korn .....	42	54
Trælast .....	29	23
Jordolie .....	33	31
Kul .....	17	22
Andre Ladninger .....	65	69

Ialt ankom med mindre Liniebande 288 (284) Ladning-

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

ger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Januar 1938) og med større Liniebaade 136 (113). Yderligere ankom 321 (351) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 262 (283) mindre Liniebaade, 90 (93) større Liniebaade og 336 (324) Trampbaade, hvoraf 177 (197) Skibe med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 39 (63) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 30 (28) Skibe til Rotterdam og 32 (45) Skibe til Schiedam.

### Oplægningerne

Tallet for de oplagte Skibe var i forrige Uge, Tirsdag den 21. Februar 33 Skibe med 43.618 Brutto Tons, 65.343 Tons Dødvægt. I denne Uge, Tirsdag den 28. Februar var Tallene 35 Skibe med 44.838 Brutto Tons, 66.466 Tons Dødvægt.

**Kuleksporten over Gdynia**

var i Januar 1939 490,026,0 Tons, fordelt paa følgende Lande:

Algier .....	3,359
Argentina .....	6,500
Belgien .....	19,312
Danmark .....	27,301
Finland .....	15,740
Frankrig .....	29,548
Lettland .....	7,904
Norge .....	38,162
Sverige .....	164,382
Italien .....	113,480,6
Ægypten .....	10,060
Estland .....	1,700
Holland .....	39,993
Tyskland .....	0,975
England .....	14
Malta .....	2,450
Senegal .....	3,160

**Reorganisation af Statens Skibstilsyn**

Skibsregistreringskontoret faar nu ved Noriningsloven sin Slab af Skibsinspektør forøget fra 9 til 14.

Siden Oprettelsen af Skibstilsynet i 1920 har de stadigt voksende Krav om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen bevirket, at følgende Foranstaltninger er inddraget under Skibstilsynets Omraade: Overtagelsen af Skibsmaalinger ved Nedlæggelse af Skibsinvalings- og Registreringsbureauet i 1926, Gennemførelsen af de internationale Konventioner om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen (1929) og om Lastelinier for Skibe (1930), Særligt Tilsyn med Skibe, til hvilke der er ydet Statslaan, Tilsyn med Dykkerudrustninger, Tilsyn med Bygningen af Fiskefartøjer, herunder Statens Medvirken ved den paabegyndte Fornyelse af Fiskerflaaden og Tilsyn med udenlandske Skibe, som bygges her i Landet.

Man har derfor fundet det nødvendigt at udvide Personalet, der for Tiden bestaar af 17 Tjenestemænd ved Statens Skibstilsyn og 28 honorarlønnede Synsmænd. Skibsregistrator lønnes efter Forslaget med 7800 Kr., stigende efter 5 Aar til 8100 Kr. — Reguleringsstillæg. 5 Skibsinspektører af I. Grad skal lønnes med 6900—7500 Kr., og 10 Skibsinspektører af II Grad skal lønnes med 6000—6600 Kr. Til de nye Skibsinspektørstillinger er det Mening at lade kvalificerede Skibstilsynsmænd avancere.

Skibstilsynsmændene lønnes nu med Honorarer paa 1000

—5000 Kr., men der bebudes et Forslag om at forbedre de honorarlønnede Stillinger som Synsmænd allerede paa Finansloven 1939—40.

Ved Tilvejebringelse af Avancementsmuligheder for Skibsinspektørerne, og ved at Synsmændene som Hovedregel stilles til fuld Raadighed for Skibstilsynet og faar et tilsvarende forhøjet Honorar, vil der skabes bedre Muligheder for at sikre fortsat Tilgang af kvalificerede Folk til disse Stillinger, saaledes at der herved bliver Materiale til Uddannelse af Skibsinspektører.

**Oversigt**

over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Januar 1939, samt Antallet af udgaaede Skibe.

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Lædning	I Ballast
U. S. A. ....	14	49.207	12	—
Belgien .....	1	1.239	1	—
Brasilien .....	1	3.690	1	—
Danzig .....	1	361	1	—
Danmark .....	24	52.175	20	3
Tyskland .....	409	604.059	295	81
Estland .....	5	3.870	4	1
Finland .....	18	24.496	13	3
Frankrig .....	31	56.516	23	7
Grækenland .....	21	52.699	14	5
Storbritannien ...	157	277.388	119	34
Italien .....	33	100.155	30	—
Jugoslavien .....	9	23.046	5	3
Japan .....	7	38.642	7	—
Lettland .....	9	14.598	8	1
Litauen .....	5	2.132	4	—
Nederlandene ....	297	370.958	205	57
Norge .....	77	156.357	45	25
Panama .....	2	6.834	—	2
Polen .....	5	2.488	4	—
Portugal .....	6	14.093	4	2
Rusland .....	3	5.787	2	1
Spanien .....	1	1.981	—	—
Island .....	1	940	1	—
Sverige .....	67	74.846	55	11
Ialt ....	1.204	1.939.157	873	236

Ialt afgaaet: 1.109 Skibe.

\*) = Excl. Andetsteds udklarerede Skibe.

**FRA SØ, HAVN OG VÆRFT****»Dannebrog« 10 pCt.**

Dampskibsselskabet »Dannebrog« udsendte, som det første af Rederierne, Regnskabsmeddelelsen for 1938.

I den officielle Regnskabsmeddelelse hedder det, at Driftsregnskabet for 1938 inklusive Overførsel fra 1937 858,270 Kr. samt Rente og Agio Indtægt 112,238 Kr. udviser, at Skibenes Sejlsdags har givet et Driftsoverskud paa 2,420,138 Kr. Efter Fradrag af Reparationsudgifter paa Ejendommen Amaliegade 35 18,583 Kr. og Omkostninger 302,973 Kr. samt Merindkomst-Skatten 573,570 Kr. fremkommer et Overskud paa 1,525,011 Kr., som Bestyrelsen foreslaar fordelt saaledes:

Afskrivning paa Ejendommen Amaliegade 35 100,000 Kr., henlagt til Fonden for egen Assurance-Risiko 150,000 Kr., henlagt til Konto for Nybygninger 500,000 Kr., henlagt til Konto for Klassifikationer og Fornyelser 250,633 Kr., Bestyrelsens Tantième 7190 Kr., 10 pCt. Udbytte 280,000 Kr., og Overførsel til næste Aar 237,188 Kr.

Selskabets Driftsoverskud for 1937 var — inklusive en Overførsel paa 71,504 Kr. — ialt 3,772,949 Kr. Heraf blev henlagt til Afskrivning paa Ejendommen 100,000 Kr., til den lovmæssige Reservefond 499,010 Kr., Fondet for egen Assurance-Risiko fik 150,000 Kr., Kontoen for Nybygninger 1,000,000 Kr., til Klassifikationer og Fornyelser henlagdes 372,444 Kr., i Tantième til Bestyrelsen udbetaltes 83,225 Kr., og til Kontoen for ordinære Skatter henlagdes 150,000 Kr., I Udbytte til Aktionærerne betales der 560,000 Kr., og til næste Aar overførtes 858,269 Kr.

Efter Fradrag af Overførsel fremkommer saaledes for 1937 et Nettooverskud paa ca. 3,701,000 Kr., medens der for 1938 bliver et Nettooverskud paa ca. 667,000 Kr. efter Fradrag af Overførsel, Omkostninger og Merindkomst-Skatten.

**Progress 10 pCt.**

Dampskibsselskabet »Progress« har afsluttet sit Regnskab og besluttet at udbetale 10 pCt. i Udbytte. Skibenes Overskud inklusive Overførsel fra forrige Aar 305,932 Kr. har været 2,083,271 Kr.; herfra gaar Omkostninger 364,253 Kr. Renter og Administration var 455,443 Kr., hvorefter Nettooverskudet bliver 1,563,573 Kr. Til Afskrivning paa Skibene medgaar 500,000 Kr., til lovmæssig Reservefond

237,500 Kr., til Aktionærerne de nævnte 10 pCt. 362,500 Kr. og der overføres til næste Aar 285,499 Kr.

Progress udbetalte i Fjor 15 pCt.

**Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 12 pCt.**

»Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866«, der giver 12 pCt. i Udbytte i Lighed med de nærmest foregaaende Aar, har nu udsendt Regnskabet for 1938. Det fremgaar heraf, at Bruttoindtægten har været 2,071,000 Kr. mod 1,959,397 Kr. Aaret forud. Der har været en Fremgang i Passagerindtægten paa godt 100,000 Kr. og for Godsfragten ca. 20,000 Kr. De øvrige Indtægtsposter viser ikke større Forskydning. Efter Afholdelse af Driftsudgifter og Afskrivninger til et samlet Beløb af 312,591 Kr., fremkommer der et Netto-Overskud paa 231,772 Kr. mod 211,811 Kr. Aaret forud. Sammen med det overførte Beløb, 213,275 Kr., bliver der saaledes til Disposition 445,047 Kr. Heraf henlægges 18,750 Kr. til ekstraordinær Reservefond, til de 12 pCt. Udbytte medgaar 150,000 Kr., og til Dispositionsfondens henlægges 40,000 Kr. Efter Afholdelse af Tantième bliver den 215,437 Kr. at overføre til nyt Regnskab.

Selskabet har som meddelt bestilt et Motorskib hos Burmeister & Wain til ca. 2,4 Mill. Kr., at levere i Foraaret 1940. Aktiekapitalen, der blev udvidet i 1937, andrager nu 1,250,000 Kr. Selskabets Reserver andrager lovmæssig Reservefond med 312,500 Kr., ekstraordinær Reservefond 1,195,223 Kr. og Dispositionsfond 583,194 Kr.

**Søsætning**

I Fredags søsattes fra Nakskov Skibsværft det nye store Skib til Gdynia-Amerikaliniens Sydamerika-Rute.

Motorskibet »Chrobry« er Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 89 og er bygget til Gdynia-America Shipping Line Ltd., Warszawa. »Chrobry« er et Passager- og Fragtmotorskib, og er indrettet til at medføre 44 Passagerer paa I. Kl., 250 Passagerer paa 3. Kl. og 804 Passagerer paa Emigrantklassen, foruden en Besætning paa ca. 260 Mand. Dets Længde er 502 Fod, Breddene 66,6, Dybde til øverste gennemgaaende Dæk 44,3, og dets Displacement ca. 16,000 t.

Skibet blev efter Stabelafløbningen bugseret til Værftets Udrustningskaj. Det bliver afleveret i Juli Maaned.

De polske Blade har længe omtalt den store Begivenhed

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Korntransporterne, som er det bærende for Fragtmarkedet, er desværre stadig minimale, og der er derfor næppe Haab om nogen radikal Ændring, før Efterspørgslen efter Tonnage for Korn bliver større.

River Plate-Markedet har været meget roligt. Der er, selv om officiel Rapport ikke foreligger, sluttet forskellige Baade for 5/6000 Tons for Februar- og Marts-Lastning. Disse Baade siges at have faaet Minimalraten, men skandinaviske Redere, der er interesseret i dette Marked, kvoteres at Londonmæglere Rater, der ligger omkring 2/- under Minimalskemaet, og der er derfor al Grund til at tro, at de ovenfor nævnte Baade ikke har faaet mere end 23/- Basis p.p. U.K. Iøvrigt har Tramp Shipping Committee bestemt, at de til Minimalskemaet tilsluttede Baade, naar de sluttet paa Time Charter, skal stipulere, at Korn fra River Plate skal være excluderet. Denne Bestemmelse er fremkaldt ved, at forskellige Eksportører fra River Plate opdagede, at de kunde omgaa Minimalrateskemaet ved at tage Tonnage paa Time Charter. Til Destinationer uden for Minimalrateskemaet noteres stadig Bahia Blanca/Callao til 14/6d.

De øvrige Kornmarkeder har ligeledes været stille. Fra Australien er sluttet en enkelt Baad for April-Lastning til U.K. Cont. Destinationer paa Basis af Minimalraten.

Fra Northern Range er der en begrænset Efterspørgsel efter handy Tonnage til U.K. paa Basis af Minimalraten; enkelte Baade er sluttet, og der noteres endnu 2—3 Laster. Fra Montreal er der Efterspørgsel efter Tonnage for Maj/Juni-Lastning til Minimalraterne.

Fra Sydafrika er sluttet Majs til Antwerpen/Rotterdam til 15/- Basis Cape Town Lastning og ca. 21/- Basis Kelindini Lastning. Fra Sortehavet har Russerne sluttet et Par Baade for Korn til omkring 12/- til U.K.

Paa de øvrige oversøiske Markeder har Begivenhederne heller ikke haft nogen opsigtsvækkende Karakter. Fra Northern Range sluttet der stadig Scrapjern til Japan, Raterne har ligge ca. 3d. å 6d. lavere end i forrige Uge. Scrap fra Golfen til Vestitalien er sluttet til \$5.25, Gross Terms, Basis 1 Lastehavn.

Sukker fra Cuba/San Domingo til U.K. viser stadig god Efterspørgsel efter Tonnage, men den almindelige Svaghed paa det nordamerikanske Marked har naturligvis ikke været uden Indvirkning paa Rateniveauet, og flere Baade er sluttet til 15/- Basis Cuba/p.p. U.K. for Marts-Lastning. En handy Baad blev sluttet Cuba/

Bordeaux til 16/6d. For handy Tonnage kan faas 14/3d. å 14/6d. fra San Domingo til p.p. U.K.

Pacifickystmarkedet har været roligt. Der er sluttet Scrapjern fra Californien til Japan til \$4.10 for Marts-Lastning. Befragterne indikerer \$4.00 for April. Vancouver/U.K. er gentagne Gange sluttet til 22/6d. paa sædvanlige flo Betingelser, hvilket kan gentages. Transpacific Lumber viser kun ringe Interesse for Tonnage, Raten ligger næppe over £6000.— for en Baad paa 430.000 Balefod. Til Australien er der relativ god Efterspørgsel efter Tonnage for Lumber. Flere Baade er sluttet til Rater, der ligger omkring £6000.— for ca. 500.000 cbft. bale, hvilket kan gentages.

Østens Markeder er stille. Der sluttet en enkelt Baad for Soyabønner til 25/- for ultimo Februar/primmo Marts-Lastning.

Ris fra Saigon har kun været sparsomt repræsenteret. Raterne ligger omkring 26/9d. å 27/- for April-Lastning.

Der søges stadig Sukker fra Philippinerne til U.S. Atlantic eller Gulf til \$6.50, og Anthracite fra Port Redon til Montreal eller USNH. kan stadig sluttet til omkring 19/-. Ris fra Burma ligger noget roligere. En April-Baad er sluttet til den lavere Rate af 28/- til Gdynia. Befragterne var for denne Last villige til i sidste Uge at betale tæt op imod 30/-.

Fra Indien er Efterspørgslen efter Tonnage for Linsæd/Kerner fra Madraskysten respektive Marachi-Marmagoa Range stadig støt. Raten ligger omkring 27/6d. fra Madras.

Om de europæiske Markeder er der intet nyt at fortælle. De udgaaende Kulmarkeder er uforandrede. Wales/Port Said 6/-, Wales/Vestitalien 5/9d. og Wales Lower Plate er nu igen nede i 10/- å 9/9d.

Middelhavet hjem er uden større Udsving. Af Afslutninger skal nævnes: Bona/Middlesborough 8/6d., Algier/Bristol Canal 7/3d. og Bona/Rotterdam 6/3d. Paa Trælastmarkedet er der maaske en Smule mere Liv. Befragternes Tilbud ligger omkring Minimalratebetingelserne.

Paa Timecharter Markedet har Efterspørgslen været begrænset. Der er som sædvanlig sluttet adskillige Baade for Timecharter trip across. Stor Tonnage har opnaaet omkring \$1.50 og for handige Baade betales der omkring \$1.75. I Vestindia Traden er Efterspørgslen en Smule livligere, og der kan antagelig opnaas omkring \$1.10 for Rundtur for 4000 Tonner.

og henviser til, at Navnet »Chrobry« er valgt med Hensikts paa gamle historiske Forbindelser mellem Danmark og Polen, idet den polske Konge Boleslaw Chrobrys Søster var Svend Tveskægs første Hustru og saaledes Knud den Stores Moder.

En repræsentativ Skare overværede paa Værftets Grund Stabelaføbningen. Bl. a. saas den polske Minister i København, Jean Starzewski i Spidsen for en stor polsk Repræsentation.

### Ny Formand for Stiftelsen »Georg Stages Minde«

Paa et Møde i Stiftelsen »Georg Stages«s Minde meddelte Formanden i Bestyrelsen, Kontreadmiral F. Cold, at han med Udgangen af Marts Maaned agtede at nedlægge sit Hverv som Bestyrelsens Formand.

Admiralen motiverede sin Beslutning med, at han i Fjor fyldte 70 Aar, og at han efterhaanden ønskede at afvikle nogle af de Tillidsposter, han havde.

Efter at Konsul Cloos og Direktør M. Suenson m. fl. havde bragt Admiral Cold en Hyldest og Tak for det store og smukke Arbejde, han gennem Aarene havde udført i Stiftelsens Gerning, takkede Admiral Cold for det udmærkede Samarbejde, han havde haft med Bestyrelsens øvrige Medlemmer og Skoleskibets Officerer.

Admiral Cold foreslog derefter, at man anmodede Med-

lem af Bestyrelsen, Direktør i Østasiatisk Kompagni, Kommandørkapitajn, Baron N. Juel-Brockdorff om at overtage Formandshvervet, og Admiral Cold træder derefter ind som Bestyrelsesmedlem.

### M.S. »Laura Mærsk«

Efter en vellykket teknisk Prøvetur i Storebælt Onsdag den 22. Februar afsejlede Odense Staatskibsværfts Nybygning Nr. 74, m.s. »Laura Mærsk«, til København for Dokning og Bundmaling.

Det smukke Skib vil blive liggende nogle Dage ved Langeliniemolen, inden det afsejler til Amerika for at blive indsat i Rederiet A. P. Møllers Pacific-Tjeneste.

Som tidligere meddelt er m.s. »Laura Mærsk« udstyret med de mest moderne tekniske Hjælpemidler samt al tænkelig Komfort for Passagererne, ligesom der er ofret meget paa at gøre Beboelsesforholdene for Skibets Fører, Officerer og Mandskab saa tiltalende som muligt.

Mange søfartsinteresserede har benyttet Skibets Ophold ved Langelinie til at tage det nærmere i Øjesyn.

### Gøteborg Skonnert bliver Søfartsmuseum i Åbo

Efter Forhandlinger, der har staaet paa i næsten et Aar, er Gøteborg-Skonnerten »Sigrin« købt til det søhistoriske Museum ved Åbo Akademi. Skonnerten er bygget i Gøteborg i 1887 og maaler 359 Bruttotons.



Det er Meningen, at Skibet skal fortøjes ved Elvmundingen i Åbo »for i Fremtiden at bevares som et Minde om Sejlskibsfartens store Dage og tillige for at tjene et pædagogisk Formaal».

### Aarsberetning

Stiftelsen »Georg Stages Minde«s Virksomheds-Beretning for Aar 1938 foreligger nu. Det hedder deri:

Torsdag den 21. April mødte de antagne Elever om Bord, og den følgende Dag stod Skibet ud i Sundet, hvor det under de indledende Øvelser som sædvanligt tog Station ved Vedbæk, men iøvrigt benyttede forskellige Ankerpladser i Sundet under Hensyn til Øvelserne og Vejret.

Tirsdag den 24. Maj blev Skibet inspiceret udfor Bellevue og afgik, efter at have provianteret og indtaget Vand i Københavns Yderhavn den 27. samme Maaned, Nord paa gennem Sundet til Store Bælt og den sydlige Del af Kattegat. Efter at have indtaget Forsyninger i Korsør afsejledes den 21. Juni Syd om Godser til Østersøen, og Skibet anløb paa Østersøetlet Kalmar fra den 25. til den 28. Juni og Christiansø fra den 2. til den 5. Juli.

Den 5. Juli afsejledes fra Christiansø Syd om Godser til Lille Bælt og videre Nord paa til Kattegat. Under denne Del af Togtet blev Genser- og Kolding Fjorde samt Ebeltoft Vig anløbet, og Mandag Eftermiddag den 18. Juli stod Skibet ind i Aarhus Havn for at indtage Forsyninger til Nordsøetlet.

Under dette blev Leith anløbet fra den 2. til den 5. August. Under Opholdet her inviterede Konsul Schacke Besætningen paa en Udflugt, og Direktør Back, Firmaet Woolworth & Co., sendte Gaver om Bord til Eleverne.

Fredag den 5. August afgik Skibet fra Leith. Mens Skibet var i Nordsøen, konstaterede Lægen en omdartet Blindtarmsbetændelse hos en af Eleverne, og pr. Radio anmodedes om Flyvebaandsassistance. Herved reddedes den unge Patients Liv.

Fredag den 17. August blev Frederikshavn anløbet, hvorefter Skibet tog Station i danske Farvande indenfor Skagen.

Fredag den 26. August afholdtes Inspektion og Bestyrelsesmøde om Bord ud for Bellevue, og den 29. havde forskellige Bidragsydere og særlig interesserede Lejlighed til at overvære Øvelserne, hvorefter Skibet stod ind i Københavns Yderhavn, hvor det den 31. blev forevist for Medlemmer af Foreningen »Gamle Georg Stage Drenge«.

Torsdag den 1. September lagde Skibet ind paa Holmen, og Aftaklingen begyndte under Elevernes Medvirken, idet dog 42 af disse forinden var hjemsendt for efter nogle Dages Ferie at tiltræde Tjeneste i Statens Skoleskib »Danmark« den 5. September. Den 17. September afsluttedes Togtet, og alle Elever, der ønskede Hyre gennem Stiftelsen, er blevet udmønstret.

Øvelserne er blevet gennemført planmæssigt. Vejrforholdene var under Østersøetlet ret stormende, men senere paa Nordsøetlet snarere for rolige. Helbredstilstanden har i det store og hele været god.

### »Sømandsforeningen af 1856«

Prins Axel har indvilget i at overlage Hvervet som Præsident for Sømandsforeningen af 1856. Dette Hverv havde Prins Valdemar beklædt helt fra 1880 til sin Død.

Foreningen, under hvis Virksomhed Prinsesse Mariæ Hjem for gamle Sømand jo hører, har i øvrigt netop udsendt et overordentlig smukt Aarsskrift. Det indeholder en Skildring af Foreningens Virke i de 83 Aar, den har bestaaet, og med særlig Interesse læser man om Oprettelsen af Danmarks første Sømandshjem. Af Beretningen om det forløbne Aar fremgaar det bl. a., at Foreningens nye Afdeling i Aarhus gør gode Fremskridt, hvorimod der har været nogle Vanskeligheder med Egersund-Afdelingen. Man har i 1938 modtaget to nye Legater, nemlig Styrmand Julius Knudsens Mindelegat og Kaptajn J. Chr. Jensen og Hustrus Legat med Obligationsbeholdninger paa henholdsvis 17,000 og 100,000 Kr.

Kort forinden Foreningens Præsident, Admiral, Hans kongelige Højhed Prins Valdemars Bortgang formaaede Bestyrelsen Prinsen til at give Foreningen et godt Ord med paa Vejen i dette Aarsskrift.

Denne Udtalelse og Prinsens Fotograf i Flerfarvetryk og flere andre meget smukt udførte Illustrationer pryder Heflet, der iøvrigt foruden Prins Valdemars Nekrolog bringer Udtalelser af en Række af Søens Folk om Foreningen.

I Skildringen: »Et Tilbageblik« hedder det saaledes bl. a.:

I Februar 1856 sammenkaldte en Matros ved Navn Peter Funck en Del hjemmевærende Søfolk til et Møde i Lille Kongensgade. Ud fra sine bitre Erfaringer gjorde han Rede for, at det var hans Agt at arbejde for at forbedre de uheldige Kaar, hvorunder den menige Sømand levede, saavel hvad angik Forhyring, som naar han kom i Nød ved Forlis, Sygdom eller paa Grund af Alder.

Funck foreslog derfor, at der dannedes en Forening med et Fond, der skulde virke som gensidig Forsikring.

Resultatet af Mødet blev at »Sømandsforeningen af 1856« blev stiftet den 2. Marts s. A. og Foreningens Formaal fremgaar af Titelbladet til de første Love af 1856, der lyder saaledes:

*Reglement for en Forening af Søfolk til Understøttelse i Tilfælde af Forliisning, under Sygdom, Alder og Trang og om muligt til Grundlæggelse af en Fribolig eller Stiftelse for gamle og svage Søfolk og Søfolks Enker.*

Disse Formaal er siden da i alt væsentlig bevaret.

Derimod antog Foreningen i anden Henseende en ændret Karakter ved Lovene fra 1856 og senere Vedtægter, idet man fra det gensidige Hjælpeforsikrings Princip overgik til Princippet: »Hjælp til Selvhjælp«.

Efter dette sunde og gode Princip »Hjælp til Selvhjælp« har Foreningen nu i godt 80 Aar været i en rolig og fast Udvikling, takket være den Tillid og Forstaaelse, den har mødt i vide Kredse.

Men Betingelsen for Foreningens Virksomhed er, at der stadig tilflyder den Midler fra godgørende og forslaaende Kilder, og alle anmodes indtrængende om at hjælpe med hertil.

### Aarsberetning

Beretning om Sømandsstiftelsen »Bombebøssen«s Virksomhed, Regnskab m. m. i 1938, det 119. Aar efter Stiftelsens Oprettelse, foreligger nu. Det hedder heri bl. a.:

Den 1. Januar 1938 boede i Sømandsstiftelsen 10 Ægtepar og 27 enlige Sømand, ialt 47 Personer. I Aarets Løb er 1 Sømand afgaaet fra Stiftelsen. I Stiftelsen er i Løbet af Aaret optaget 1 enlig Sømand. Den 31. December 1938 hoede i Stiftelsen 10 Ægtepar og 27 enlige, gamle Sømand, ialt 47 Personer.

Virksomheden inden for Stiftelsen er gaaet sin sædvanlige rolige Gang. »Bombebøssen« har i Aarets Løb givet Bolig, Lys, Varme og fuld Middagsbespisning til Beboerne, ligesom der ogsaa er givet disse Pengeunderstøttelse og Hjælp til Beklædning.

I Sommerens Løb har Prins Valdemar og Prinsesse Mariæ Fond givet gratis Ophold i 14 Dage til 2 Ægtepar og 1 enlig Sømand paa Hvilehjemmet i Lillerød og i en Maaned til 1 enlig Sømand paa Strandvejshjemmet i Skotterup.

Til Julen er der fra Velyndere af »Bombebøssen« skænket Gaver til Beboerne i Form af Tobak, Cigarer, Chokolader m. m.

For al den Venlighed, der ved ovenstaaende er vist Stiftelsen og dens Beboere, bringer Direktionen hermed sin hjerteligste Tak.

I Stiftelsen er der foretaget de almindelige Vedligeholdelsesarbejder.

Samtlige Legalbestemmelser er overholdte. I Stiftelsen Direktion har ingen Forandring fundet Sted i Aarets Løb.

### Generalforsamling

Dansk Styrmandsforening afholdt Søndag Aften Generalforsamling med Overretssagfører Sandholt som Dirigent. Forretningsfører H. Christiansen aflagde Beretning og redegjorde for forskellige Forhandlinger, og omtalte endvidere Ferieloven, Arbejdslovgivningen, Voldgiftskendelser og Bestyrelsens øvrige Arbejde.

Beskæftigelsesforholdene havde været særdeles gode i Aarets Løb. Gennem Foreningens Arbejdsanvisning er der ved Foreningens Medvirken i Aarets Løb ansat 14 Styrmand som Kontrolofficerer i Farten paa Spanien.

Af Regnskabet fremgaar, at der er udbetalt 17,699 Kr. 80 Øre i Understøttelse og Laan. Hjælpefonden har, siden denne oprettedes i 1928, udbetalt ialt 251,815 Kr. Fondens Formue er i Aarets Løb forøget med 23,518 Kr. 55 Øre og er nu paa 141.054 Kr. 98 Øre. Foreningens Formue er i Aarets Løb forøget med 17,281 Kr. 06 Øre. Løsøreforsikringen med 5.030 Kr. 98 Øre, hvilket vil sige en samlet Formueforøgelse for Aaret 1938 paa ca. 45.830 Kr. 59 Øre. Foreningen ejer nu en samlet likvid Formue paa 553.553 Kr. 18 Øre.

Paa Generalforsamlingen fortes endvidere en Diskussion vedrørende saavel den menige Sømands som Navigatørernes praktiske Uddannelse.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte A. Ken, Grønlands Styrelse, H. Bager, D.S.B., og C. A. Lang, A. P. Møller. Nyvalgt blev M. Steffensen, D.F.D.S., og E. Dressing, Ø.K.

### Dampskibsselskabet Ærø

Paa Dampskibsselskabet »Ærø«s Generalforsamling vedtoges det at rejse en Mindesten paa Selskabets mangleaarige Leder Direktør Schneekloth's Grav paa Ærøskøbing Kirkegaard.

Regnskabet balancerede med 174.198 Kr. og Status med 475.000 Kr. Der er sidste Aar overført 742 Banevogne og 5074 Biler. Reparationskontoen var paa 31.938 Kr., og det vedtoges fremtidigt ogsaa at indhente Tilbud fra andre Værfter. Det vedtoges at sælge s.s. »Rise«, der betegnede som Selskabets Smertensbarn.

Alle Valg var Genvalg.

**Færingernes Grønlands-Fiskeri**

Det bebudede Lovforslag om udvidet Adgang til Færingernes Fiskeri under Grønland blev forleden i Folketinget fremsat af Statsminister Stauning.

Forslaget gaar ud paa at genaabne Havnene ved Tovkussah og Ravns Storo for danske Fiskere, men uden Adgang til som i Færingehavn at oprette større private Virksomheder, fordi dette vilde nødvendiggøre bekostelige Kontrolforanstaltninger. Der kan dog i de to nævnte Havne medbringes Oplag af Varer og bygges Skure til Opbevaring o. s. v.

Det er Meningen at give Bevilling for hvert enkelt Skib eller Baadelaag for en Sæson ad Gangen.

Desuden bemyndiger Lovforslaget Statsministeren til efter at have indhentet de grønlandske Landraads Udtalelse: — at give Adgang for danske Fiskere til en nordligere Havn, hvis Beliggenhed afgøres efter Samraad ogsaa med vedkommende færøske Erhvervsorganisationer, — at udvide det særlige Omraade, hvor Fiskeri indenfor Søterritoriet indtil den Linie, der forbinder de yderste Øer, Holme, Skær og Rev, kan tillades danske Fiskere til med visse af Ministeren fastsatte Indskrænkninger at omfatte Strækningen fra et Punkt noget Nord for Arsusuk til et Punkt noget Syd for Agto, — samt at meddele Tilladelse til danske Fiskeres Ophold og Fiskeri i Skærgaarden indtil Fastlandet, men udenfor Fjordene paa visse af Ministeren fastsatte, større, sammenhængende Strækninger langs hele Kysten, hvor de grønlandske Erhvervsinteresser er forholdsvis mindre.

**Aalborg Havns Udvikling**

Paa Aalborg Handelsstandsforenings Generalforsamling omtalte Formanden, Konsul A. Abel, ogsaa Havnens Forhold. Han nævnte saaledes de store Arealer ved Nordre Strandvej, der ligger til Raadighed for Byens senere Udvikling, ligesom der ogsaa er store Udviklingsmuligheder for Byen østpaa fra Svovlsyrefabrikkerne og helt ud til Rørdal, og der er her Mulighed for Aalborg til at udvide sit Havneomraade, idet man her har Arealer, der ligger lige op til dybt Vand og med Havnespor med Muligheder for Anlæg af Havneudvidelse, store Fabriksanlæg, og alligevel vil man samtidigt kunne skaffe gode, frie Boligforhold for Arbejdere, og den Tid er vel ikke fjern, da Aalborg Havn skal foretage en Udvidelse øst-efter, hvorfor man gerne fremsætter Tanken igen om Betimegheden af, at Aalborg Havn ansøger om Koncession

til Anlæg af en Frihavn, indrettet efter det af Havneingeniør Mygind i sin Tid fremsatte »Kamsystem«, saaledes at man kan begynde i det smaa og senere udvide.

**Turist-Skibenes Havneafgift**

Københavns Havn har som bekendt i flere Aar nedsat Afgiften med 10 pCt. for Skibe, der udelukkende paa specielt anlagte Rejser med Turister anløber flere Havne, herunder Københavns Havn, med ganske korte Ophold i hver Havn.

Da Grundene til at tilstaa den paagældende Nedsættelse stadig foreligger, finder Havnedirektoren det rimeligt, at Nedsættelsen ogsaa indrømmes i 1939, saaledes at der med Hensyn til Afgiftens Oprævelse forholdes som hidtil og henstiller til Havnebestyrelsen, at man hos Ministeriet for offentlige Arbejder søger udvirket, at Gyldigheden af den gældende Nedsættelse af Fartøjsafgiften for Turistfartøjer udstrækkes indtil den 31. December 1939.

**Søforhør**

Dampskibsselskabet »Heltland«s Damper »Kongean« grundstødte den 18. Februar paa Rejse fra Gdynia til København. Skibet var i Ballast, og Grundstødningen skete paa Søndre Røse ved Dragør. Forleden afholdtes Søforhør i Sø- og Handelsretten. Kaptajn E. V. Larsen forklarede, at han klart kunde se alle Lys, da man befandt sig ved Drogden. Man saa Lysafmærkningen fra »Artemis« Vrag samt en rød og en klar Lysboje. Pludselig blev Vejret diesel, men man fortsatte den styrede Kurs, idet man jo vidste, hvor Skibet befandt sig. Kaptajnen mente hele Tiden at have set det røde Lys, men paa et eller andet Tidspunkt maa han have forvekslet dette med rødt Lys fra en anden Boje. Skibet maa ogsaa være kommet lidt til Bagbord.

Den øvrige Del af Besætningen godkendte Kaptajnen's Forklaring.

**PERSONALIA****Dødsfald**

Generallæge, Dr. med. A. Bornemann er død, 81 Aar gammel. Han blev i 1883 Reservelæge ved Søværnet, hvor hans Løbebane i 1923 førte ham til Stillingen som Generallæge og Chef for Marinens Lægevæsen. Han tog sin Afsked i 1928.

**POSITIONSLISTE PR. 28. FEBRUAR 1939****A**

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Baltimore 21.2.  
s.s. *Aaro* lossen i Kbhvn. 20.2.  
s.s. *Aase* pass. Gibraltar 17.2. p. R. t. London.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Palermo 19.2.  
s.s. *Absalon* pass. Gibraltar 19.2.  
m.s. *African Reefer* pass. Gibraltar 14.2.  
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, pass. Ushant p. R. t. Antverp 28.2. hjg.  
s.s. *Agnete* pass. Dungeness 18.2. p. R. t. Casablanca.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Beyrouth 23.2.  
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 31.1. til River Plate.  
s.s. *Alfa* ank. Marseille 27.2.  
s.s. *Alf* afg. Ymuiden 23.2. til Oslo.  
s.s. *Algarve* ank. Kbhvn. 27.2.  
s.s. *Algier* afg. Kbhvn. 25.2. til Antwerpen.  
m.s. *Almena* pass. Gibraltar 19.2. p. R. t. Hull.  
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Hamburg 27.2. udg.  
s.s. *Allsund*, Hansen, pass. 55° N. 25° W. 25.2. p. R. t. U.S.A.  
m.s. *American Reefer* afg. 27.2. til Rio de Janeiro.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kingston til St. Thomas 27.2. hjg.  
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Curacao 21.2.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. Savannah 19.2.  
s.s. *Anna* pass. Finisterre 28.2.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Los Angeles til Kobe 7.2. udg.  
s.s. *Anne* afg. Vlissingen 16.2. til Alexandria.  
m.s. *Argentina* afg. Rio de Janeiro 27.2. til Madeira.  
m.s. *Arizona* ank. Kbhvn. 21.2.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Casablanca 22.2.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Portland 24.2.  
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Ushant p. R. t. Freemantle 1.3. udg.  
s.s. *Aslaug* ank. Alexandria 18.2.  
m.s. *Asnæs* pass. Hollenau 28.2.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Manzanillo 28.2.  
s.s. *Astra* afg. Norfolk 20.2.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Sheet Harbour 24.2. til Newark.  
m.s. *Australian Reefer* pass. Mona 24.2.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Avonmouth til Birkenhead 27.2. hjg.  
s.s. *Avance* i Korsør siden 19.12.

**B**

s.s. *Belgien* afg. Dieppe 22.2. til Leith.  
m.s. *Bente Mærsk* ank. Antwerpen 24.2.  
s.s. *Bergenhuis* afg. Kbhvn. 28.2. til Stettin.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Bes* pass. Spurn Point 11.2.  
s.s. *Betta* pass. Ushant 26.2.  
s.s. *Betty Mærsk* ank. Barry 20.2.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Cahrilston 26.2.  
s.s. *Birgitte* pass. Gibraltar 11.2. p. R. t. Jaffa.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, pass. 31° N. 42° V. 16.2. p. R. t. San Juan.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Bonita*, Farup, afg. Gibraltar 28.2.  
m.s. *Boringia*, Kolls, pass. Messina p. R. t. Marseilles 1.3. hjg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Rotterdam 4.2.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 26.2. til Kbhvn.  
s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 17.2. til River Plate.  
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Hook 27.2.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Rotterdam 16.2.  
s.s. *Britta* afg. Gdynia 28.2.  
s.s. *Broholm* ank. Haifa 28.2.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. London 24.2.  
s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 22.2. til Santos.

**C**

m.s. *California* afg. Rio 13.2. til Madeira.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 21.2. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* ank. Schiedam 28.2.  
s.s. *Carmen* ank. Sete 25.2.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Guiria 10.2.  
s.s. *Charkow* afg. Horsens 25.2. til Antwerpen.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Penang 30.1.  
m.s. *Chilean Reefer* afg. Balboa 26.2.  
m.s. *Chlle*, Larsen, pass. Kap Det Gode Haab p. R. t. Las Palmas 17.2. hjg.  
m.s. *Chr. Holm* ank. Caripito 27.2.  
s.s. *Christiansborg* ank. Marseille 23.2.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Zeebrugge 13.2.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 10.2. til Rio.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Boulogne s/M. 24.2.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt.  
m.s. *Columbia*, Broner, afg. Astoria Ore 24.2.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22.2.39

LONDON .....	22,40	MADRID .....	30,00
NEW-YORK .....	478 50	AMSTERDAM .....	254 65
BERLIN .....	191,85	STOCKHOLM .....	116,50
PARIS .....	12,80	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	80 45	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	108,90	PRAG .....	16,55
ROM .....	25,40	WARSZAWA .....	90,70

s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Antwerp 22.2.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Helsingør 17.2.

## D

s.s. *Dagmar* ank. London 28.2.  
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 26.2. til Stockholm.  
s.s. *Dagmar* afg. Port Lyautey 27.2.  
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Kbhvn. 26.2.  
m.s. *Danmark* afg. Aruba 11.2.  
m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Kbhvn. til Aalborg 1.3. udg.  
s.s. *Delaware* afg. Bamble 23.2. til Bonston, Mass.  
s.s. *Douro* afg. Kbhvn. 1.3. til Hamburg.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Gdynia 17.2.  
s.s. *Ebro* afg. Nemours 27.2. til Oran.  
s.s. *Edu. Nissen* afg. Sfax 21.2.  
s.s. *Effie Mærsk* afg. Zeebrügge 24.2.  
s.s. *Egholm* afg. Alexandria 25.2. til Algier.  
m.s. *Egyptian Reefer* afg. London 28.2.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Aruba 4.2.  
s.s. *Elie*, Rasinussen, pass. Kbhvn. 26.2. p. R. t. Manchester.  
s.s. *Elisabeth* ank. Antwerpen 20.2.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 28.1.  
s.s. *Ellen* oplagt.  
s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 5.2.  
s.s. *Else* pass. Helsingør 28.2.  
s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.  
s.s. *Emilie Mærsk* afg. St. John N.B. 13.2.  
m.s. *Emma Mærsk* ank. Wellington N.Z. 21.2.  
s.s. *Energi* oplagt i Marstal.  
s.s. *England*, Stengade, afg. Hartlepool 25.2. til København.  
s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
s.s. *Erik Boye* ank. Helsingør 7.2.  
s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
s.s. *Erna* afg. Kolka 28.2.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, pass. Terceira p. R. t. St. Thomas 25.2. udg.  
s.s. *Ester* ank. Constanza 26.2.  
s.s. *Estland*, Hertz-Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Estrid* pass. Southend 18.2. p. R. t. Zeebrügge.  
m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Vancouver 26.2. udg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, oplagt.  
s.s. *Finland* afg. Kbhvn. 23.2. til Danzig.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Colombo til Penang 28.2. udg.  
s.s. *Frankrig* ank. Bordeaux 23.2.  
s.s. *Flynderborg* pass. Fornæs 28.2.  
s.s. *Fredensborg* ank. Sevilla 21.2.  
s.s. *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 9.2.  
s.s. *Freya* pass. Pra'wle Pt. 17.2. p. R. t. Ghent.  
s.s. *Frida* afg. Iquique 25.2.  
s.s. *Frode* ank. Kbhvn. 26.2.  
s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Chester 11.2., ank. Kbhvn. 1.3.  
s.s. *Gerda Toft* afg. Hull 24.2.  
s.s. *Gerda* pass. Gibraltar 1.3.  
s.s. *Gerd* pass. Dungeness 19.2. p. R. t. Tel Aviv.  
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 22.2.  
s.s. *Gorm* ank. Galveston 27.2.  
m.s. *Grete Mærsk* afg. Manila 24.2.  
s.s. *Grete* pass. Gibraltar 24.2.  
s.s. *Grønland*, Fischer, oplagt.  
s.s. *Gudena* ank. Port Vendres 14.2.  
s.s. *Gudrun* afg. Dakar 12.2. til Dunkirk.  
m.s. *Gudrun Mærsk* ank. London 15.2.  
s.s. *Gunhild* ank. Goole 18.2.  
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Cardiff 14.2.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 2.2. til Hongkong.  
s.s. *Gyda* pass. Dungeness 8.2. p. R. t. Jaffa.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.  
s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Danzig 27.2.  
s.s. *Halvdan* ank. København 26.2.  
s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.  
s.s. *Hanne* afg. Kbhvn. 26.2. til Tyne.  
s.s. *Hans Broge* afg. Sfax 20.2.  
s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 1.3. til Aalborg.

s.s. *Hans Mærsk* ank. Halifax 21.2.  
s.s. *Harald* afg. Odense forv. 28.2. til Gdynia og Danzig.  
s.s. *Harriet* pass. Dungeness 1.3.  
s.s. *Helene* ank. Immingham 25.2.  
s.s. *Helga* pass. Cristobal 18.2.  
m.s. *Helvig* pass. Gibraltar 16.2. p. R. t. Haifa.  
m.s. *Ilenning Mærsk* afg. Brunsbuttelkoog 13.2.  
s.s. *Henry Tegner* ank. Casablanca 17.2.  
m.s. *Herdis* afg. Rotterdam 16.2. til Las Palmas.  
s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 14.2. p. R. t. Jaffa.  
s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 25.2. til Manchester.  
s.s. *Holland* afg. Swansea 22.2.  
s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 27.2.  
m.s. *Hulda Mærsk* ank. Manila 17.2.

## I

m.s. *India*, Krarup, ank. Dairen 18.2.  
s.s. *Inga* oplagt.  
s.s. *Ingeborg S.* afg. Neapel 19.2.  
s.s. *Inger Toft* afg. Danzig 26.2.  
s.s. *Inger* afg. Messina 28.2.  
s.s. *Irene Maria*, Liisberg, pass. Ushant 25.2.  
m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Rotterdam 24.2.  
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 27.2. til Danzig.  
s.s. *Ivar* afg. Neufahrwasser 27.2. til Aalborg.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 27.2.  
s.s. *Jakob Mærsk* ank. Havana 18.2.  
m.s. *Jane Mærsk* afg. Ostermoor 17.2.  
m.s. *Java*, Juul Christensen, pass. Minikoi p. R. t. Singapore 25.2. udg.  
s.s. *Jenny* ank. Bizerta 28.2.  
s.s. *Jessie Mærsk* afg. Danzig 19.2.  
s.s. *Johanne* afg. Kolka 27.2.  
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Zighi 21.2.  
s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 1.3. til Kbhvn.  
m.s. *Jonna* afg. Bahia Blanca 16.2.  
s.s. *Juliane* i Svandborg.  
m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Singapore til Bangkok 26.2. udg.  
s.s. *Jutta* afg. Rotterdam 28.2.  
s.s. *Jytte* pass. Ushant 23.2.  
s.s. *Jægersborg* ank. Aalborg 24.2.

## K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt.  
s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Ilheos 22.2.  
s.s. *Karen* afg. Oslo 22.2. til Svendborg.  
s.s. *Karen Toft* ank. Havnefjord (Island) 17.2.  
s.s. *Karla* afg. Las Palmas 26.2.  
s.s. *Katholm* afg. Liverpool 27.2. til Swansea.  
m.s. *Katrine Mærsk* afg. Bombay 25.2.  
s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Sete 14.2. til Castellon.  
s.s. *Kentucky* ank. Frederikshavn 22.2.  
m.s. *Kina*, Himmelstrup, pass. Messina p. R. t. Port Said 27.2. udg.  
s.s. *Kirsten* pass. Gibraltar 17.2.  
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Nørresundby 23.2.  
s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, ank. Randers 26.2.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Ruléfart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuellas.  
s.s. *Knud Villemoes* afg. Hartlepool 23.2. til Esbjerg.  
s.s. *Knut* ank. Tayport 22.2.  
s.s. *Kongea* pass. Skagen 12.2. p. R. t. Avonmouth.

## L

s.s. *Laila* ank. Vadparaiso 23.2.  
m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Port Swettenham til Penang 1.3. hjg.  
s.s. *Lars Kruse* pass. Las Palmas 19.2. sydg.  
m.s. *Laura Mærsk* ank. Copenhagen 23.2.  
s.s. *Laura* pass. Las Palmas 24.2.  
m.s. *Leise Mærsk* ank. Fushiki 22.2.  
s.s. *Lica Mærsk* afg. Vizagapatam 21.1.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Newport News 15.2.  
s.s. *Lilian* pass. Finisterre 27.2.  
s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
s.s. *Lily* ank. Glasgow 16.2.  
s.s. *Linda* pass. Gibraltar 23.2.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 26.2.  
m.s. *Louisiana* ank. Odense 24.2., afg. 28.2. til Svendborg.  
s.s. *Lotta* pass. Gibraltar 27.2.  
s.s. *Lotte* ank. Garston 23.2.  
s.s. *Lundby* ventes at afgaa Cuba 28.2. til Europa.

## M

s.s. *M. C. Holm* pass. Barry 20.1. p. R. t. New York.  
s.s. *Magnus* ank. Riga 27.2.  
s.s. *Maja* afg. Methil 27.2.  
m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Seattle til Yokohama 12.2. udg.  
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Helsingør 24.2.  
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Kobe 25.2.  
s.s. *Margit*, Johansen, ank. Cardenas 18.2.  
s.s. *Margrete* ank. Svendborg 13.2.  
s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 27.2.  
s.s. *Marianne* afg. Grangemouth 21.2.  
s.s. *Maria* afg. Buenos Aires 27.2.

m.s. *Marie Mærsk* afg. Tucopido 20.2.  
 s.s. *Marie Toft* pass. Teneriffe 23.2.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Jaffa 24.2.  
 s.s. *Marna* afg. San Juan 22.2.  
 m.s. *Marocco* afg. Livorno 27.2. til Neapel.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Gdynia 4.2.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Marseilles 22.2.  
 s.s. *Marx* ank. Stavanger 22.2.  
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 21.2. til River Plate.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Ismidt 23.2.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Suez til Aden 27.2. udg.  
 s.s. *Mercur* i Svendborg.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Hongkong 1.2. til Swatow.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 27.2.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Gdynia 25.2. til Ostend.  
 s.s. *Najaden* pass. Hammeren 25.2.  
 s.s. *Nancy* pass. Helsingør 26.2.  
 s.s. *Nerma* pass. Skagen 26.2.  
 s.s. *Nevada* afg. Lissanbon 26.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Portland 4.2.  
 m.s. *Niel Mærsk* ank. New York 17.2.  
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.  
 s.s. *Niobe* ank. Liverpool 25.2.  
 s.s. *Norco* oplagt.  
 m.s. *Nordbo* ank. Antwerpen 14.2.  
 s.s. *Nordborg* ank. Bordeaux 27.2.  
 s.s. *Nordby* ank. Kbhvn. 19.2.  
 m.s. *Norden* ank. Texas City 16.2.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Rio de Janeiro 16.2. til New York.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Buenos Aires 14.2. til Dakar.  
 m.s. *Nordhval* ank. Yokohama 6.2.  
 m.s. *Nordkap* afg. Philadelphia 23.2. til Santos.  
 s.s. *Nordlys* afg. Eastham 31.1. til Hampton.  
 m.s. *Nordpol* repareres i Nakskov.  
 m.s. *Nordvest* afg. Los Angeles 8.2. til Yokohama.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Montevideo 23.2.

## O

s.s. *Odin* afg. Gøteborg 1.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* afg. Haifa 19.2. til Hull via London.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Safi 23.2.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Dakar 27.2.  
 m.s. *Oregon* afg. Buenos Aires 1.3. til Santos.  
 s.s. *Orion* ank. Baltimore 20.2.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Seubal 23.2. til Rouen.  
 s.s. *Otto Petersen* pass. Azorerne 12.2. p. R. t. New York.  
 s.s. *Ove Toft* ank. Bordeaux 25.2.

## P

s.s. *P. Madsen* pass. Las Palmas 20.2. sydg.  
 s.s. *P. M. Damm* ank. Helsingør 15.2.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, ank. Bangkok 19.2. hjg.  
 s.s. *Paris*, Fenger Tendal, ank. Burntisland 25.2.  
 s.s. *Paula* pass. Gibraltar 27.2.  
 m.s. *Peru, Berg*, afg. Los Angeles til Kobe 23.2. udg.  
 m.s. *Peter Mærsk* ank. San Pedro 22.2.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 s.s. *Pia* pass. Horseend 25.2.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Frederikshavn 18.2.

## R

m.s. *Ragnhild* afg. Antwerpen 21.2. til New York.  
 s.s. *Randa* afg. Antwerpen 28.2.  
 s.s. *Riga* ank. Belfast 26.2.  
 s.s. *Rigmor* ank. Bergen 22.2.  
 s.s. *Rikke* ank. Bordeaux 14.2.  
 s.s. *Rita* ank. til Dok i Frederikshavn 28.2.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Danzig 24.2.  
 s.s. *Robert* ank. Goole 20.2.  
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Jaffa 13.2.  
 s.s. *Rosenborg* ank. London 21.2.

## S

s.s. *Saga* afg. Frederikstad forv. 28.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Miri 17.1.  
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Dieppe 27.2.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Stettin 26.2.  
 s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 28.2. til Dunkirk.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Cagiari.  
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Kbhvn. 1.3.  
 s.s. *Selma* afg. Haifa 23.2.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
 Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder  
**HELSINGFORS (Finland)**  
 Filialkontor HANGO  
 Skibsredere. Skibsmæglere      Befragtning og Spedition

s.s. *Sessa* afg. New York 25.2.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Singapore 27.2. hjg.  
 s.s. *Sicilien* afg. Antwerpen 20.2. til Alexandria.  
 s.s. *Signe* ank. Hamburg 17.2.  
 s.s. *Sigrid* ank. Pomaron 17.2.  
 s.s. *Sigrun* ank. Manchester 23.2.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Greker 25.2.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Danzig 24.2.  
 s.s. *Sophie* ank. Boulogne 16.2.  
 s.s. *Skaane*, Kylv, oplagt.  
 s.s. *Skagen* pass. Brunsbüttel 28.2.  
 s.s. *Skagerak* afg. Gdynia 20.2.  
 s.s. *Skandia* ank. Balon Rouge 25.2.  
 s.s. *Skjold* afg. Havre 25.2. til Bordeaux.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 1.3. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Liverpool 23.2.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 28.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Norfolk 24.2.  
 s.s. *Stella* ank. Beyrouth 26.2.  
 s.s. *Stensby* ank. Hamburg 27.2.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Los Angeles 31.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Oslo 25.2.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Danzig 21.2.  
 s.s. *Svanhild* afg. Norfolk 28.2. til New York.  
 s.s. *Svanholm* afg. Frederikshavn 25.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Cardiff 11.2. til St. John's (N.F.).  
 s.s. *Soborg* ank. Setubal 15.2.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Danzig forv. 2.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Sydney NSW. 17.2.  
 s.s. *Tanja* ank. Haifa 21.2.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. San Francisco 28.2.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Lossimouth 1.3. til Methil.  
 s.s. *Tekla* pass. Dungeness 19.2.  
 s.s. *Tennessee* afg. Oslo 28.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 24.2.  
 s.s. *Tomsk* ank. Alexandria 26.2.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Danzig 1.3. til Køge.  
 s.s. *Tove* pass. Dungeness 14.2. p. R. t. Oporto.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. San Juan 23.2.  
 s.s. *Transporter* ank. Blyth 24.2.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Skive 2.3. til Kalundborg.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 28.2. nordover.  
 s.s. *Tula* afg. Algier 26.2. til Lissabon.  
 m.s. *Tunis* ank. Tel-Aviv 21.2.  
 s.s. *Tureby* ank. New York 27.2.

## U

s.s. *Uffe* afg. Middelfart 25.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Ushant 24.2.  
 s.s. *Uranienborg* pass. San Pedro 23.2.  
 s.s. *Ulla* afg. Rio de Janeiro 25.2.

## V

s.s. *Valborg* afg. Newport 20.2.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Esbjerg 27.2.  
 s.s. *Venus* dokker i Kbhvn.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Antwerp 23.2.  
 s.s. *Viborg* pass. Gibraltar 27.2.  
 s.s. *Viola* afg. Haifa 10.2. til London.  
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 14.2. til River Plate.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Liverpool 24.2.  
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Kbhvn. 26.2. til Danzig.  
 s.s. *Wm. Th.* Malling, Jensen, ank. Blyth 26.2.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 28.2. til Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 1.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**Toldbodens Motorfærge og  
transportforretning****N. P. Winding** (Forh. Skibsfører)  
anbefaler sig medStørre og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til  
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,  
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod**HERSKIND & WULFF**

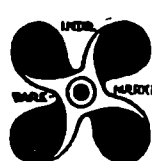
AMALIEGADE 41 • TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

**H & W Olie - H & W Dæklak**

»Rensoline»

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.*Det populære  
Tuborg***TUBORG LAGER ØL  
TUBORG PILSNER****VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Yinkoco**ROTTERDAM**Telephone:  
24580 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 1. Marts 1939.

Nr. 9.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar egentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarl. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

### 634. Østersøen. Ronne Havn S. t. W. Vrag afmærket.

E. f. S. Nr. 8/626 1939 annulleres og erstattes med:

Vraget af Motorjagt *Rita*, hvorfra Mastetoppen rager c. 1 m over Vandet, ligger sunket i 15 m Vand paa  $54^{\circ} 55' (18'')$  N.  $14^{\circ} 40' (54'')$  E., c. 11 Sm S. t. W. for *Ronne Havn* Bølgebryder. En Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt henholdsvis 30 m og 100 m SW. for Vraget.

### 635. Danmark. Fakse Bugt. Lobet til Præsto. Afmærkning forandret.

1. En rød Stage med en opadvendt Kost er udlagt paa  $55^{\circ} 07' (37'')$  N.  $12^{\circ} 03' (03'')$  E.

2. Halmprikken paa  $55^{\circ} 07' (42'')$  N.  $12^{\circ} 03' (17'')$  E. er permanent inddraget.  
(Kort Nr. 333 og 291. Søm-Port. Side 56, Nr. 30 og 31.)

### 636. (T). Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Sømærke forsvundet.

(U. f. s. Nr. 8/602. Stockholm 1939.)

Den S.-ligste røde Stage med Kost paa E.-Siden af Renden i *Fårösund* N.-lige Indløb er forsvundet. c.  $57^{\circ} 54',3$  N.  $19^{\circ} 02',0$  E.

### 637. Sverige. Gotland E.-Kyst. Salvo Rev. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.

(U. f. s. Nr. 8/620. Stockholm 1939.)

Lys- og Fløjtetønden *Salvo Rev* paa c.  $58^{\circ} 05' N.$   $19^{\circ} 23' E.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 7/467 1939.)

### 638. Sverige. Arkö-Mem. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 8/524. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Björkskär* c.  $58^{\circ} 25' N.$   $16^{\circ} 48' E.$  *Fårholmen.*  
(E. f. S. Nr. 3/173 1939.)

### 639. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 8/001. Stockholm 1939.)

Omkring den 7. Marts d. A. ombyttes Fyrskibet *Almagrundet* paa c.  $59^{\circ} 09' N.$   $19^{\circ} 09' E.$  midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakter og Signaler bliver uforandret, men Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.

640. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Ledebaaker nedlagt.  
(U. f. s. Nr. 5/177. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Ledebaaker er nedlagt:  
*Drumsö (Laullasaari)* paa  $60^{\circ} 09' 48''$  N.  $24^{\circ} 53' 40''$  E.  
*Uttergrund (Saukonkari)* paa  $60^{\circ} 09' 14''$  N.  $24^{\circ} 54' 38''$  E.  
(Kort Nr. 276.)
641. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Klamila Løbet. Nyt Sømærke udlægges.  
(U. f. s. Nr. 5/175. Helsingfors 1939.)  
Ved Skibsfartens Genoptagelse udlægges en sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 27' 12''$  N.  $27^{\circ} 32' 54''$  E.
642. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Kronstadt. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 374. London 1939.)  
Det blaa Blinkfyr paa c.  $59^{\circ} 58'$  N.  $29^{\circ} 47'$  E., ved S-lige Hjørne af *Kronstadt* Krigshavn, er forandret til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 15 m.  
(Kort Nr. 277.)
643. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Oranienbaum. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 374. London 1939.)  
*Sidorof Channel* forreste Ledefyr paa  $59^{\circ} 55'$  ( $15''$ ) N.  $29^{\circ} 46'$  ( $50''$ ) E. er forandret fra at vise blaat Et-Blink til at vise grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 10 m.
644. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Vraglystønde inddraget.  
(N. f. S. Nr. 8/851. Berlin 1939.)  
Vraglystønden, som midlertidig har været udlagt paa  $54^{\circ} 03' 22''$  N.  $11^{\circ} 06' 07''$  E., er atter inddraget.  
(E. f. S. Nr. 1/16 1939.)
645. (T). Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE. Oplysning om Vrag.  
(N. f. S. Nr. 8/761. Berlin 1939.)  
Vragdelene, der ligger sunket paa c.  $54^{\circ} 38',2$  N.  $10^{\circ} 06',0$  E., c. 3 Sm  $136^{\circ}$  fra *Sliminde*, er endnu ikke fjernet. Den grønne Vraglystønde med E.-Tilopbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>, er stadig udlagt c. 100 m E. for Vragdelene.  
(E. f. S. Nr. 46/3119 og 51/3513 1936.)  
(Se Tillæg.)

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

646. (T). Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel.  
Fra *Flakfort* vil der fra den 14.—28. Marts d. A., begge Dage inklusive, om Dagen blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning: Nord, Skudafstand: ca. 5 Sm, Sikkerhedshøjde: ca. 1000 m.  
Naar Skydning finder Sted, vises fra Fortet: International Talstander „7“.  
Endvidere vil der, naar Skydning finder Sted fra *Flakfort*, blive vist følgende Signal under den ene Raanok paa Signalmasterne fra *Middelgrundsfort* og *Dragørfort*: Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle, hvilke Signalfigurer hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst.  
Signalerne vil blive hejst  $\frac{1}{2}$  Time før Skydningens Begyndelse. Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok.  
Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet. idet Skydningen fra Fortet vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.  
Luftfartøjer advares imod i det omhandlede Tidsrum i Nærheden af den anførte Skudretning at komme under den vedføjede Sikkerhedshøjde.

**647. (T). Danmark. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser. Færvand midlertidigt spærret. Advarsel.**

Skydning med Kanon vil i Tiden fra 22—23. Marts d. A. blive afholdt i *Køge Bugt* m. v.

Skydepladsen begrænses af *Sjællands* og *Amagers* Kyster samt Meridianen gennem *Aflandshage* og Breddeparallelens gennem *Køge Sønakke*.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ausvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de af dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

**648. Sverige. Sundet. Malmö. Oplysning om Uddybning og Afmærkning.**

(U. f. s. Nr. 8/539. Stockholm 1939.)

Efter at et større Omraade i Forhavnen indenfor *Malmö frihamn*, E. for *Malmö frihamn* Fyr Nr. 4 paa  $55^{\circ} 37',_{09}$  N.  $12^{\circ} 59',_{98}$  E., er uddybet til  $7,_{25}$  m, er Stagen med Kost paa  $55^{\circ} 37',_{02}$  N.  $13^{\circ} 00',_{15}$  E. permanent inddraget og de øvrige Stager med Kost flyttet, saaledes at de nu ligger paa Grænsen mellem det uddybede og ikke uddybede Omraade.

(Kort Nr. 249 og 210.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**649. (P). Danmark. Kattegat. Naveren W. Nyt Sømærke udlægges.**

I sidste Halvdel af Marts d. A. vil der paa Indersiden af Grunden *Naveren W.* for  $1,_{3}$  m Pullen i c. 4 m Vand blive udlagt en hvid Stage med Halmvisk betegnet ved *Naveren W.*

$1,_{3}$  m Pullen:  $56^{\circ} 23' (40'')$  N.  $10^{\circ} 56' (36'')$  E.

(Kort Nr. 247, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 154. Søm.-Fort. Side 30, Nr. 24 A.)

**650. Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Prøveramninger og Prøveboringer tilendebragt.**

Saa vel Prøveramninger som Prøveboringer i *Agger Sund* er nu afsluttet og alle de nedrammede Pæle atter fjernet.

$56^{\circ} 59' (57'')$  N.  $9^{\circ} 17' (48'')$  E.

(E. f. S. Nr. 1/47 1939.)

**651. Sverige. Skagerak. Gasö SE. Fast Sømærke genopført.**

(U. f. s. Nr. 8/540. Stockholm 1939.)

Det faste Sømærke paa c.  $58^{\circ} 13',_{7}$  N.  $11^{\circ} 25',_{0}$  E. paa Braaddet *Löken* SE. for *Gasö*, er genopført og den midlertidig udlagte røde Stage med 1 opadvendt Kost inddraget.

(E. f. S. Nr. 49/3513 1938.)

**652. Norge. Skagerrak. Langesundsbugten. Langøytangen Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 3. Oslo 1939.)

*Langøytangen* Fyr paa c.  $58^{\circ} 59',_{4}$  N.  $9^{\circ} 45',_{8}$  E. er blevet elektrificeret, hvorved Fyrets Lysevne er blevet betydelig forøget. Synsvidde:  $13,_{5}$  Sm. Fyret er omskærmet og lyser nu, som følger:

1.—3. Som før.

4. Grønt Lys med En-Formørkelser i Pejl. fra  $315^{\circ}$  til  $340^{\circ}$ .

5. Som før.

6. Rødt Lys med En-Formørkelser i Pejl. fra  $10^{\circ}$  til  $33^{\circ}$ .

7.—8. Som før.

(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)



## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

653. Rusland. Murmanskoe. Mali Oleni Stræde. Ledefyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 394. London 1939.)  
Nedennævnte Ledefyr er tændt, som følger:  
a. Forfyr, hvidt Et-Blink hver  $3\frac{1}{2}$  s., paa c.  $69^{\circ} 15' N.$   $34^{\circ} 38' E.$ ,  $0_{,32}$  Sm  $168^{\circ}$  fra Baaken paa *Tipunkova Point*. Sort Baake med hvid Stribe og trekantet Topbetegnelse.  
b. Bagfyr, hvidt Et-Blink hver 7 s.,  $0_{,25}$  Sm  $276\frac{1}{2}^{\circ}$  fra (a). Sort Baake med hvid Stribe og trekantet Topbetegnelse.
654. Rusland. Murmanskoe Sea. Shurinovi Islands N. Grund.  
(N. t. M. Nr. 379. London 1939.)  
En Grund med  $7_{,8}$  m Vand er fundet paa c.  $69^{\circ} 25' N.$   $33^{\circ} 14' E.$ ,  $0_{,39}$  Sm  $48^{\circ}$  fra *Shurinovi Islands Fyr*.
655. (T). Tyskland. Borkum N. Vrag afmærket.  
(N. f. S. Nr. 7/752 og 8/860. Berlin 1939.)  
Vraget af Dampskibet *Wiborg II*, hvorfra Masterne rager c. 2 m over Vandet, ligger sunket paa c.  $53^{\circ} 44' N.$   $6^{\circ} 40' E.$  En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 18 s., Blink 3 s., Mørke 4 s., Blink 3 s., Mørke 8 s., er udlagt i 16 m Vand c. 150 m N. for Vraget.
656. Belgien. Zeebrugge. Lossepladser afmærkes.  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 21. Februar 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges som Afmærkning af Lossepladser nedenævnte Lystønder, som følger:  
1. W. for Pieren paa  $51^{\circ} 21' 34'' N.$   $3^{\circ} 09' 23'' E.$  en Lys- og Fløjtetønde, der viser grønt Et-Blink hver 5 s., Blink 2 s., Mørke 3 s.  
2. E. for Pieren paa  $51^{\circ} 22' 10'' N.$   $3^{\circ} 14' 15'' E.$  en Lys- og Klokketønde, der viser grønt Et-Blink hver 5 s., Blink 2 s., Mørke 3 s.
657. (T). Frankrig. Dunkerque (Passe Ouest). Banc Snow. Lystønde midlertidig inddraget.  
(A. a. N. Nr. 6/434. Paris 1939.)  
Lystønde No. 5 W. — Banc Snow — paa c.  $51^{\circ} 03',7 N.$   $2^{\circ} 12',5 E.$  er for Tiden inddraget.
658. (T). Skotland. Caledonian Canal lukkes midlertidig for Trafik.  
(N. t. M. Nr. 414. London 1939.)  
I Tiden fra den 3. April til den 31. Maj d. A. vil *Caledonian Canal* være fuldstændig lukket for al Trafik.  
E.-lige Indløb: c.  $57^{\circ} 29' N.$   $4^{\circ} 14' W.$

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

659. Frankrig. Cap Levi. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 395. London 1939.)  
Den sorte Tønde, der midlertidig var udlagt c. 2100 m  $337^{\circ}$  fra *Cap Levi Fyr* paa c.  $49^{\circ} 42',8 N.$   $1^{\circ} 29',4 W.$ , er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 13/950 1938.)
660. Frankrig. Saint-Brieuc Bugt. Tønde genudlagt.  
(A. a. N. Nr. 6/447. Paris 1939.)  
Tønden *Caffa* paa c.  $48^{\circ} 37',8 N.$   $2^{\circ} 43',1 W.$  er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 7/505 1939.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

1939

1/11 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.  
5/320

### I. Østersøen.

1939

1/2 Østersøen. *Adlergrund* Fyrskib N. Vrag „*Katharina Peppa*“. Vrag afmærket.  
1/3 Danmark. *Lolland S.-Kyst. Rodby Havn.* Dybde aftaget.  
1/14 Tyskland. *Stolpe Banke S.* Vrag „*San Matteo*“. Vraglystøndes Plads.  
1/15 Tyskland. *Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie N.* Vrag.  
1/17 Tyskland. *Kieler Fjord.* Advarsel.  
4/256 Tyskland. *Mecklenburg Bugt.* Vragtønder midlertidig udlagt.  
7/466 Danmark. *Østersøen. Marstal Bugt m. v.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.  
Advarsel.  
7/486 Polen. *Danzig Bugt. Gdynia.* Fyr midlertidig forandret. Oplysning om Kabler.  
8/555 Danmark. *Gedser Rev* Fyrskib ombyttes.  
8/556 Danmark. *Østersøen. Tolkedyb S.* Lys- og Fløjtetønde udlægges. Sømærke inddrages.  
8/564 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Travemünde.* Forsøg med Lyssignaler. Advarsel.  
9/634 Østersøen. *Ronne Havn S. t. W.* Vrag „*Rita*“ afmærket.  
9/645 Tyskland. *Kieler Bugt. Sliminde SE.* Oplysning om Vrag.

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

1939

1/18 Danmark. *Sundet. Rungsted Havn.* Indsejling tilsandet.  
1/19 Danmark. *Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/20 Danmark. *Sundet. Drogden.* Vrag „*Artemis*“.  
1/21 Danmark. *Sundet. Køge Bugt. Mosedø Batteri.* Signal for Skydning.  
1/22 Danmark. *Sundet. Kolge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.  
1/23 Danmark. *Sundet. Kåveboderne. Køge Bugt.* Skydeøvelser. Advarsel.  
1/25 Sverige. *Sundet. Malm Havn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.  
1/26 Sverige. *Sundet. Skanör Havn.* Sømærker midlertidig inddraget.  
1/28 Danmark. *Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Butteri og *Masnedø* Fort.  
1/30 Danmark. *Store-Bælt. Mullerup Havn.* Indsejlingsrende tilsandet.  
1/32 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Avernako. Munkeby Fyr* forandres.  
1/33 Danmark. *Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende.  
1/34 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia.* Havnebygningsarbejder. Advarsel.  
1/35 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.  
1/36 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.  
1/37 Danmark. *Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.  
1/38 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa.* Oplysning om Fyrbelysning.  
1/95 Danmark. *Sundet. Ellekilde Hage* Lys- og Klokketønde SE. Vrag „*Jeanne M*“ afmærket.  
5/336 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.  
5/336 Danmark. *Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.

- 7/491 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.  
 8/565 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronssund.* Gravet Rende over *Tolkebarren*. Oplysning om Dybde.  
 8/566 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt* m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 9/646 *Danmark. Sundet. Flakfort.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 9/647 *Danmark. Køge Bugt* m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 9/705 *Danmark. Sundet. Drogden 8,6 m Rende.* Lystonde C forandres.  
 9/707 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1939  
 1/39 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri.* Signal for Skydning.  
 1/40 *Danmark. Kattegat. Schultz's Grund.* Puller. Advarsel.  
 1/42 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Oplysning om Havnearbejder.  
 1/49 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn.* Dybde aftaget.  
 5/342 *Danmark. Limfjorden. Salling Sund.* Prøveboringer. Advarsel.  
 5/343 *Danmark. Limfjorden. Vilsund.* Bro under Bygning. Advarsel.  
 5/392 *Danmark. Kattegat. Samsø-W.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 7/492 *Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 7/495 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.  
 8/630 *Danmark. Limfjorden. Den uddybede Rende over Logstør Grunde.* Tilsanding.  
 9/640 *Danmark. Kattegat. Naveren W.* Nyt Sømærke udlægges.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1939  
 1/52 *Norge. Rogaland. Utsira.* Radiopjstation midlertidig ude af Virksomhed.  
 1/53 *Danmark. Hanstholm.* Mole og Havnefyrt ødelagt.  
 1/54 *Belgien. Wandelaar Fyrskib E.* Vrag „*Nippon*“.  
 1/55 *Belgien. West Hinder Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
 1/56 *England. Kay Sand Channel.* Farligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 1/57 *England. Cross Sand Fyrskib* ombyttes midlertidig.  
 1/92 *Tyskland. Helgoland.* Tønder udlægges midlertidigt.  
 1/101 *Nordsøen. Helgoland NW.* Lystønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
 3/203 *Skotland. Firth of Forth* og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
 6/425 *Skotland. Firth of Forth.* Forbudt Omraade.  
 7/503 *Skotland. Firth of Forth.* Oplysning om Undervandshindringer. Lystønder flyttes. Vagtskibe udlægges. Advarsel.  
 8/576 *Nordsøen. Humber Fyrskib E. t. N.* Vrag „*Katina Bulgaris*“.  
 9/655 *Tyskland. Borkum N.* Vrag „*Wiborg II*“ afmærket.  
 9/658 *Skotland. Caledonian Canal* lukkes midlertidig for Trafik.

### Island og Færøerne.

- 1939  
 1/59 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki* Grund fundet.  
 1/60 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N.* Oplysning om Skær.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1939  
 1/64 *Danmark. Centralsteder* for „Efterretninger for Søfarende“.  
 1/65 *Danmark. Bekendtgørelse* om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
 1/66 *Danmark. Bekendtgørelse* vedrørende Isbrydningstjenesten.  
 1/67 } *Danmark. Danske Farvande.* Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af  
 3/463 } særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. *Færøerne.* Vejrmedlinger  
 pr. Radiotelefon.  
 1/68 *Danmark. Udsendelse* af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte Isberetninger.  
 1/69 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler* og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/70 *Danmark. Udsendelse* af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.  
 1/71 *Danmark. Foranstaltninger* ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.  
 1/72 *Danmark. Indberetning* om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.

- 1/73 *Danmark.* Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*.  
1/74 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
1/78 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.  
2/156 Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i *udenlandske* Farvande.  
2/157 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
2/158 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.  
2/159 Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i *Middelhavet* og for Undervandsbaadsøvelses-  
omraader.  
2/160 *Spanien.* Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.  
2/161 *Spanien. Palma de Mallorca.* Regler for Besejling.  
2/162 *Spanien. Middelhavet. Base de Rosas.* Minespærring udlagt. Advarsel.  
2/163 *Baleariske Øer Ibiza og Formentera.* Fyr slukket.  
2/165 *Danmark.* Meddelelse fra Søkortarkivet.  
3/233 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betryggelse mod Dybdeforringelser  
i *danske* Farvande.  
6/464 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.  
8/625 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruter.*
-

661. Frankrig. Morlaix Bugt. Tønde genudlagt.  
(A. a. N. Nr. 6/445. Paris 1939.)  
Tønden *La Méloine* paa c.  $48^{\circ} 45'_{,6}$  N.  $3^{\circ} 50'_{,7}$  W. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 8/581 1939.)
662. Frankrig. Porsal. Lystønde genudlagt.  
(A. a. N. Nr. 6/440. Paris 1939.)  
Lystønden *La Grande Basse de Porsal* paa c.  $48^{\circ} 36'_{,6}$  N.  $4^{\circ} 46'_{,2}$  W. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 8/583 1939.)
663. Engelske Kanaløer. Jersey. Demie de Pas. Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 309. London 1939.)  
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c.  $49^{\circ} 09'$  N.  $2^{\circ} 06'$  W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 6/426 1939.)
664. England S.-Kyst. Spithead. Lystønder inddraget.  
(N. t. M. Nr. 362. London 1939.)  
De tre Lystønder, der til Forsøg har været udlagt NE. og E. for *Osborne House*, er atter inddraget.  
*Osborne House*: c.  $50^{\circ} 45'$  N.  $1^{\circ} 16'$  W.  
(E. f. S. Nr. 33/2439 1938.)
- VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.
665. (T). Frankrig. Chaussée de Sein. Lystønde i Uorden.  
(A. a. N. Nr. 6/436. Paris 1939.)  
Lystønden *La Chaussée de Sein* paa c.  $48^{\circ} 03'_{,4}$  N.  $5^{\circ} 07'_{,3}$  W. er for Tiden i Uorden.
666. Frankrig. Île des Glénans. Lystønde atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 6/448. Paris 1939.)  
Lystønden *La Basse Rouge* paa c.  $47^{\circ} 45'_{,5}$  N.  $4^{\circ} 03'_{,9}$  W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 5/359 1939.)
667. Frankrig. Île Haedik. Forbud mod Ankring.  
(A. a. N. Nr. 6/441. Paris 1939.)  
Det er forbudt at ankre mellem Banken *La Chèvre* og Kysten i Pejlingen *Haedik*. Semafor i  $185^{\circ}$  paa Grund af Tilstedeværelsen af et Undervandskabel.  
*Haedik* Semafor: c.  $47^{\circ} 20'_{,5}$  N.  $2^{\circ} 52'_{,8}$  W.
668. (T). Frankrig. Plateau de Rochebonne. Lystønde slukket.  
(A. a. N. Nr. 6/442. Paris 1939.)  
Lystønden *Rochebonne SE.* paa c.  $46^{\circ} 08'_{,5}$  N.  $2^{\circ} 17'_{,1}$  W. er for Tiden slukket.
669. Afrika W.-Kyst. Liberia. Monrovia Bugt. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 416. London 1939.)  
Den sorte Spidstønde paa c.  $6^{\circ} 20'$  N.  $10^{\circ} 49'$  W. c.  $0_{,54}$  Sm  $338^{\circ}$  fra *Monrovia* Blinkfyr, er permanent inddraget.
670. Afrika W.-Kyst. Calabar Floden. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 417. London 1939.)  
Dybden i Løbet mellem Lystønderne *No. 4* og *No. 5* rapporteres at være aftaget.  
c.  $4^{\circ} 43'$  N.  $8^{\circ} 23'$  E.

671. Afrika W.-Kyst. Gabon Flodens Indløb. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 387. London 1939.)  
1. Den røde Spidstønde paa c. 0° 24' N. 9° 18' E. ved *Mouche Bank* er ombyttet med en rød Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>.  
2. Den røde Spirtønde paa c. 0° 23' N. 9° 20' E. ved *Butterfly Bank* er ombyttet med en rød Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.  
3. Lys- og Klokketønden paa c. 0° 21½' N. 9° 23' E. ved *South-East Banks* er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.
672. Afrika W.-Kyst. Cape Lopez Bugt. Prince Bank. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 403. London 1939.)  
Den røde Tønde paa c. 0° 36' S. 8° 49' E., c. 7 Sm 76° fra *Cape Lopez Fyr*, er ombyttet med en rød- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.
673. Kap Verds Øerne. Brava Island. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 385. London 1939.)  
Paa S.-Spidsen af *Brava Island* er paa 14° 49' 12" N. 24° 40' 06" W. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20<sup>s</sup>. Flammens Højde: 340 m. Synsvidde: 18 Sm. Hvidt Fyrhus med en rød Fyrlanterne. Fyret er ubevogtet.  
Pyntens Navn er forandret fra *Moreia* til *Nho Martinho*.
674. Kap Verds Øerne. S. Nicolau. Oplysning om Fyr.  
(A. a. N. Nr. 2/9. Lissabon 1939.)  
*Ponta Leste Fyr* paa 16° 34' 06" N. 24° 01' 00" W. er synligt i Pejlinger fra 142° til 28° og ikke som tidligere opgivet fra 152° til 38°.  
(E. f. S. Nr. 3/220 1939.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

675. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Caillou Bugt. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 411. London 1939.)  
Paa c. 29° 05' N. 91° 00' W., 10,2 Sm 19½° fra *Ship Shoal Blinkfyr*, er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,6 m. En Platform paa Pæle.
676. Brasilien. Sao João Island E. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 391. London 1939.)  
Dybden 8,7 m, som i Kortet er angivet paa c. 1° 23' S. 44° 27' W., c. 27 Sm 101° fra *São João Fyr*, skal rettes til 5,9 m.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

677. Ægæiske Hav. Mandri Channel. Ergasteria Point. Skær.  
(N. t. M. Nr. 402. London 1939.)  
Et Skær med 5,5 m Vand er fundet paa c. 37° 42' N. 24° 05' E., 0,15 Sm 127° fra Yderenden af *Ergasteria Point*.
678. Ægæiske Hav. Mityleni. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 386. London 1939.)  
1. Paa NW.-Spidsen af *Cape Molivo* er paa c. 39° 22' N. 26° 11' E. tændt et Fyr, der viser hvidt og grønt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Taarn paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:  
a. Hvidt i Pejl. fra 68° til 219°.      c. Hvidt i Pejl. fra 239° til 263°.  
b. Grønt i — - 219° - 239°.  
Fyret er ubevogtet.

2. *Cape Skammia* Fyr paa c. 39° 23' N. 26° 21' E. er forandret fra at vise rodt, fast Lys til at vise hvidt og rodt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt Taarn paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
- a. Hvidt i Pej. fra 87° til 105°.      c. Hvidt i Pej. fra 119° til 299°.  
 b. Rødt i — - 105° - 119°.
- Fyret er ubevogtet.  
 (E. f. S. Nr. 2/139 1939.)

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

679. (T). Røde Hav. Jidda Anduvning. Tønde forsvundet.  
 (N. t. M. Nr. 416. London 1939.)  
 Den rød- og hvidmalede Stumptønde paa c. 21° 28' N. 39° 03' E., ved *Al Fokani*, er forsvundet.
680. Arabiske Hav. Gwádar Bugt. Fyr nedlagt. Grunde.  
 (N. t. M. Nr. 413. London 1939.)  
 1. Det røde, faste Fyr paa Radiomasten tæt SW. for *Wali Fort* Flagstang, hvis Plads er paa c. 25° 08' N. 62° 19' E., er permanent nedlagt.  
 2. Nedennævnte Grunde er fundet i de vedføjede Afstande og Retninger fra *Wali Fort* Flagstang:
- a. En 5,5 m Grund — 3,4 Sm 102½°.  
 b. - 5,9 m — — 3,7 Sm 105°.  
 c. - 9,6 m — — 4,7 Sm 105°.
681. (P). Persiske Bugt. Ras-At-Tannura Anduvning. Oplysning om Afmærkning.  
 (N. t. M. Nr. 375. London 1939.)  
 1. En sort- og hvidmalet Spirtønde med Ballon er midlertidig udlagt paa c. 27° 01' N. 50° 42' E.  
 En Pælebaake er under Opførelse her.  
 2. En Spirtønde er midlertidig udlagt paa hvert af nedennævnte Steder:
- a. 26° 59' (45") N. 50° 22' 40" E.      c. 26° 51' (20") N. 50° 11' (00") E.  
 b. 26° 59' (20") N. 50° 13' 00" E.      d. 26° 42' (00") N. 50° 10' (15") E.
- Baaker er under Opførelse paa de ovennævnte Steder, og naar de er færdige, vil Spirtønderne blive inddraget.
682. (T). Madagascar W.-Kyst. Nosi Lava. Fyr uregelmæssigt.  
 (N. t. M. Nr. 418. London 1939.)  
*Nosi Lava* Fyr paa c. 14° 33' S. 47° 37' E. lyser for Tiden med uregelmæssig Fyrkarakter.
683. Forindien W.-Kyst. Porbandar. Fyr forandret.  
 (N. t. M. Nr. 419. London 1939.)  
*Porbandar* Fyr paa 21° 38' 15" N. 69° 35' 43" E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>. Synsvidde: 16 Sm.
684. Forindien W.-Kyst. Bhatkal Fort S. Vrag.  
 (N. t. M. Nr. 376. London 1939.)  
 Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, rapporteres at ligge sunket paa c. 13° 54' N. 74° 30' E., 4,3 Sm 206½° fra *Bhatkal Fort* Fyr.
685. Ceylon N.-Kyst. Karaitivu NW. Grunde.  
 (N. t. M. Nr. 404. London 1939.)  
 Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Kovilam* Fyr, der er beliggende paa c. 9° 46' N. 79° 52' E.:
- a. En Grund med 8,7 m Vand — 8,1 Sm 290°.  
 b. - — — 8,2 m — — 6,5 Sm 297°.

686. **Bengalske Bugt. Cocanada Bugt. Godavari Point. Baake genopført.**  
(N. t. M. Nr. 420. London 1939.)  
Baaken paa *Godavari Point* paa  $16^{\circ} 58' 28''$  N.  $82^{\circ} 20' 16''$  E. er genopført.  
Kystlinien ved *Godavari Point* strækker sig ud til ovennævnte Punkt.  
(E. f. S. Nr. 4/295 1939)
687. **Bengalske Bugt. Orissa Kysten. Dhamra Floden. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 421. London 1939.)  
Tønde „E“ paa c.  $20^{\circ} 48'$  N.  $87^{\circ} 04'$  E., c. 1,5 Sm N. for *Shortt Island*, er ombyttet med en rød Spidstønde „E“.
688. **Bengalske Bugt. Hooghly Floden Anduvning. Intermediate Fyrskib. Fyr atter tændt.**  
(N. t. M. Nr. 388. London 1939.)  
Fyret om Bord i Fyrskibet *Intermediate* paa c.  $21^{\circ} 15'$  N.  $88^{\circ} 13'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 47/3391 1938.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

689. **Sunda Øerne. Flores Havet. Tana Jampea S. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 425. London 1939.)  
En Dybde paa 18,2 m rapporteres at findes paa Meridianen  $120^{\circ} 40'$  E. mellem Breddeparallerne  $7^{\circ} 09' 45''$  S. og  $7^{\circ} 10' 15''$  S.
690. **Kina. Yalu Bugt. Daioka To. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 405. London 1939.)  
I Nærheden af S.-Spidsen af *Daioka To* er paa  $39^{\circ} 25' 42''$  N.  $123^{\circ} 04' 39''$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 102 m. Synsvidde: 25 Sm. Hvid, rund Fyrbaake.
691. **Japan. Honshu S.-Kyst. Nagoya Ko. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 423. London 1939.)  
Det røde Fyr med Formærkelser paa Enden af E.-Molen paa c.  $35^{\circ} 04'$  N.  $136^{\circ} 53'$  E., c. 2,05 Sm  $23^{\circ}$  fra Fyret paa Hovedet af W.-Molen, er permanent nedlagt.
692. **Japan. Urago Suido. Matsukake Ne. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 406. London 1939.)  
En Grund med 10,7 m Vand er fundet paa c.  $35^{\circ} 08'$  N.  $139^{\circ} 42'$  E., 1,17 Sm 108° fra *Tsurugi Saki* Fyr.
693. **Japan. Kyushu. Usuki. Fyr tændt. Bølgebryder opført.**  
(N. t. M. Nr. 422. London 1939.)  
1. Paa c.  $33^{\circ} 07'$  N.  $131^{\circ} 49'$  E., 0,17 Sm  $137^{\circ}$  fra *Usuki* røde, faste Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvid, rund Fyrbaake. Fyret er ubevogtet.  
2. Fra det i (1) nævnte nye Fyr er bygget en Bølgebryder i Retningen  $170^{\circ}$  ind til Kysten.
694. **Arafura Havet. Tajandoe (Tiandu) Islands N. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 377. London 1939.)  
En Grund rapporteres at ligge paa c.  $5^{\circ} 29'$  S.  $132^{\circ} 19'$  E.
695. **Australien. Victoria. Melbourne Anduvning. Oplysning om Fyr og Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 378. London 1939.)  
1. Flammens Højde i det grønne, faste Ledefyr paa Trætaarnet paa c.  $37^{\circ} 51'$  S.  $144^{\circ} 56'$  E., c. 0,32 Sm  $352^{\circ}$  fra det hvide, faste Fyr ved S.-Enden af *Station Pier*, er forøget til 13,1 m.



2. I det i (1) nævnte Taarn er tændt et nyt Ledefyr, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11,6 m.

3. Perioden for Blinkfyrene paa nedennævnte Lystønder er forandret fra hver 3<sup>s</sup> til hver 5<sup>s</sup>:

Lystønderne No. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 og 10.

Lystønde No. 1: 1,43 Sm 157° fra *Point Gellibrand* røde og hvide Blinkfyr, der er beliggende paa c. 37° 53' S. 144° 55' E.

696. New Zealand. Stewart Island. Akers Point. Fyr atter tændt.

(N. t. M. Nr. 390. London 1939.)

Fvret paa c. 46° 54' S. 168° 11' E. er atter tændt.

(E. t. S. Nr. 48/3478 1938.)

697. (P). New Guinea W.-Kyst. Koningin Sophia Stræde. Grunde.

(B. a. Z. Nr. 38/442. 's-Gravenhage 1939.)

I det N.-lige Indløb til *Koningin Sophia* Stræde skal der findes flere Grunde, hvorfor Besejlingen af dette Indløb fraraades eller maa ske med stor Forsigtighed. Stedet vil blive nærmere undersøgt ved Lejlighed.

c. 3° 43' S. 133° 52' E.

698. (P). New Guinea N.-Kyst. Geelvink Bugt. Mios Aeri. Urent Vand.

(B. a. Z. Nr. 38/441. 's-Gravenhage 1939.)

Urent Vand rapporteres at være observeret paa c. 2° 08',<sub>2</sub> S. 134° 51',<sub>8</sub> E., c. 3 Sm 90° fra *Iweri Island*. Stedet vil blive nærmere undersøgt ved Lejlighed.

699. Gilbert Islands. Nonuti. Oplysning om Dybde, Baaker m. m.

(N. t. M. Nr. 408. London 1939.)

1. En Grund (Koral) med 2,7 m Vand ligger 2,05 Sm 107° fra *Tipurao* Sandbankebaake, der er beliggende paa c. 0° 41' S. 174° 20' E.

2. Baakerne, der i Kortet er angivne henholdsvis c. 0,05 Sm 256° og 4,25 Sm 92° fra den i (1) nævnte Baake, er permanent nedlagt.

3. Flagstangen, der i Kortet er angivet ved Observationsstedet paa c. 0° 40' S. 174° 28' E., er flyttet til NW.-Hjørnet af *Kairaoa* Fængsel c. 0,25 Sm S. for Observationsstedet.

700. Fiji Islands. Nandi Waters. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 410. London 1939.)

Stumpønden paa 17° 47' (40") S. 177° 18' (50") E. ved *Turtle Rock* er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>.

701. Ellice Gruppen. Funafuti Atoll. Grund.

(N. t. M. Nr. 409. London 1939.)

En Grund rapporteres at ligge paa c. 8° 31' S. 179° 11' E., 0,4 Sm 197° fra *Te akau Asano*.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

702. Danmark. Sundet. Oplysning om Københavns Lodseri.

*Københavns* Lodseri flytter den 4. Marts d. A. midlertidig til *Marmorkaj, Frihavnen, København Ø*. Lodseriets Telefonnumre bliver uforandret Central 3700 (Dag og Nat) og Central 3756 (Dag).

## Tillæg.

## I. Østersøen.

## 703. Finland. Finske Bugt. Helsinki. Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lødskontoret i Helsingfors.)  
Fyrskibet *Helsinki* paa c.  $59^{\circ} 56' N.$   $24^{\circ} 56' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/113 1939.)

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

## 704. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund S. Lystønde i Uorden.

Lystønden *Middelgrund S.* paa c.  $55^{\circ} 40' N.$   $12^{\circ} 41' E.$  lyser for Tiden med upaalidelig Fyrkarakter.

705. (P). Danmark. Sundet. Drogden  $8,0$  m Rende. Lystønde C forandres.

Omkring den 20. Marts d. A. forandres Lystønde C paa  $55^{\circ} 33' (14'') N.$   $12^{\circ} 42' (48'') E.$ , udfor *Quartusgrund* ved E.-Siden af *Drogden  $8,0$  m Rende*, fra at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver  $7\frac{1}{2}^s$ , Lys c.  $5^s$ , Mørke c.  $2\frac{1}{2}^s$ .

(Kort Nr. 285, 249, 210. Danske Lods, Side 279 og Tillæg Nr. 3, Side 45. Fyr-Fort. Nr. 331.)

## 706. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Langeland W.-Kyst. Kædeby Bro ødelagt.

*Kædeby Bro* paa c.  $54^{\circ} 51',4 N.$   $10^{\circ} 40' E.$  er ikke mere farbar for Sejlads, da Ind- og Udslibning er umulig, som Følge af at Brohovedet er ødelagt og ikke vil blive genopført.

(Kort Nr. 297, 221, 241 og 298. Danske Lods, Side 570. Havnelods, Side 115.)

## 707. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen den 28. Februar d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret  $2,7$  m.

c.  $54^{\circ} 50',6 N.$   $10^{\circ} 33',1 E.$

(E. f. S. Nr. 5/334 1939.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 708. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Sletterhage Stenknuseværks Bro fjernet.

*Sletterhage Stenknuseværks Bro* paa c.  $56^{\circ} 05',9 N.$   $10^{\circ} 30',7 E.$  er fjernet.

(Kort Nr. 252, 227 og 278. Danske Lods, Side 156 og Tillæg Nr. 3, Side 25. Havnelods, Side 180.)

## 709. (T). Danmark. Limfjorden. Mors. Nykøbing Havn. Oplysning om Vrag.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/100 1939 meddeles, Mudderprammen, der laa sunket ved D. F. D. S.'s Kaj i *Nykøbing Havn*, er fjernet fra Kajen og ligger nu ved Grundkanten af den gravede Rende tæt E. for den grønne Ledefyrlinie, parallel med denne og c. 30 m SE. for den røde Stage med 1 opadvendt Kost ud for Fiskerihavnen. Paa Vraget er anbragt to Trækasser, der er synlige om Dagen og om Natten er Vraget afmærket med en klar Lanterne ved hver Ende.

c.  $56^{\circ} 47',7 N.$   $8^{\circ} 52',1 E.$

(E. f. S. Nr. 1/100 1939.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**  
Stiftet 1899  
Aktekapital 8 Millioner Krøner  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## **JAN M. LYNGBY** INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBROGÅDE 18

### **DAMP-DYNAMOER**

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra  
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*Iøvrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Arnatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.**Kabys = Komfurer**  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

## + DANSKE HAVNE +

**ESBJERG**

Dybdet ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Grandybsbarren er der i fuld Bredde 7,6 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusværkskælen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetouder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods-penge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandaafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Læstning: Losning og Læstning besorges af berøvrende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperreoner og en stor Auktionsbal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

**FAABORG**

Indsejlingslobet 0,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—30 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

**FREDERIKSHAVN**

Dydden i Indlobet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsledningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læstning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

**KØBENHAVN**

Vanddybder: Indlobet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Lursens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,6 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmon 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 10 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 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteafartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: for Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lædning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som 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, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

Losning og Læstning. I Frihavnen besorges Losning og Læstning efter faste, af Ministret approberede Takster. I Toldhavnen eller 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, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmestor & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fyserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

**HELSINGØR**

Dydden i Indlobet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskebet Lappegrund. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læstning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

**NYBORG**

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belysede. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpeskruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Væreafgift: Moderat. Bugsering, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moderat. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Læst. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolbalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

**RUDKJØBING**

Indsejlingslobet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodal.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Læstningsomkostn. 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.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 10

TORS DAG 9. MARTS 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### ENGLANDS SKIBSFART OG VERDENSHANDELEN

Den sidste Maaned har bragt et saadant Væld af Rapporter og Udtalelser om britisk Skibsfarts Stilling, Subsidierna og Fremtiden, at enhver af de nu fremkommende — og Floden af Rapporter bliver ved — uvægerligt synes at maatte blive mere eller mindre en Gentagelse af det allerede offentliggjorte. Nye Synspunkter fremkommer dog ogsaa, navnlig er det bemærkelsesværdigt, hvad Mr. Alfred Woods, Formanden i Liverpool Steam Ship Owners Association udtalte ved Generalforsamlingen forleden.

Det overraskende var, at der i Foreningens Rapport blev lagt særlig Vægt paa, at hvilken midlertidig Støtte britisk Skibsfart maa være tvunget til at modtage fra Staten, saa kan Situationen først forbedres, hvis Verdenshandelen forøges, en Forøgelse hvori Storbritannien i fuldt Maal faar sin Del. Det viser sig, at i en Tid, hvor Handelen blomstrer, kan britisk Skibsfart sikre sig den Beskæftigelse, der behøves; det er først, naar der aabner sig en Kløft mellem Mængden af Lasten til Søs og Omfanget af Verdens-tonnagen, at britisk Skibsfarts Konkurrenceevne svækkes. Selv om der ikke med rene Ord tales derom i Rapporten, synes den at ville antyde, at den højere Levestandard i England gør det vanskeligt at drive Skibsfart efter den smalle Margin, der levnes ved daarlige Tidens Fragter.

Med saadanne gode Betingelser for Handelen som var England beskaaret i 1937 og den da stedfundne stærke Forøgelse af Englands Eksport, vilde britisk Skibsfart være i Stand til at klare sig selv og kunne hævde sin Stilling indenfor Verdensskibsfarten uden at behøve nogen Støtte fra Regeringen. Det bør ogsaa noteres, at Liverpool Selskabet ikke er enig i det nu almindeligt hævdede Standpunkt, at britisk Skibsfart nu er mindre egnet til at møde det nationale Behov end i 1913. »Britisk Skibsfarts Transportevne i Dag er mindst lige saa stor og lige saa virkningsfuld,« hedder det i Rapporten, »som den var i 1913, og Forøgelsen i Farl- og Transportevne for de enkelte Skibe vil være af den allerstørste Betydning ud fra Synspunkterne med Hensyn til at organisere Konvojer i en kommende Krig.« Det er unægteligt interessant at sidestille disse Synspunkter med dem, der i den sidste Tid er fremkommet fra anden Side indenfor engelsk Skibsfart.

Mr. Alfred Woods understregede videre, at man først og fremmest maatte søge at faa udlignet Forskellen i Produktionsomkostningerne som England og fremmede Lande maatte regne med, hvis England med Held skulde konkurrere paa Verdensmarkederne.

Mr. Woods fandt Handelstallene absolut foruroligende. Board of Trades Statistik over Handelsbalancen viste, at Importtallene i det forløbne Aar oversteg Salg af Varer og Fragter paa oversøiske Markeder med 55 Million £. Et saadant Minus kunde ikke fortsættes uden uheldig Indvirkning for alle, der lever i England. Det vigtigste Punkt var, at britiske Produktionsomkostninger i Almindelighed ikke stod i rimeligt Forhold til dem i de fleste andre Lande. Hvis England skal have en forholdsmæssig Andel i Forbedringen i international Handel, naar denne For-

bedring engang kommer, maa det først have ordnet Problemet med de høje Produktionsomkostninger, da det ellers vil være ude af Stand til at konkurrere med Held paa Verdensmarkederne, hvor Prisspørgsmaalet er den afgørende Faktor.

Enhver Reder er, paa Basis af sine egne Udgifter til Skibsbygning og Drift, klar over Forskellen mellem Englands Udgifter og de fremmedes, og det var den Forskel, der for en meget stor Del medførte Mangelen paa Arbejde paa Englands Skibsværfter.

Foreningens Forslag med Hensyn til Skibsfarts-politik i Forbindelse med dem, Chamber of Shipping har fremsat, er nylig blevet forelagt Regeringen, som har overvejet dem. Hovedtrækkene i Linerforslagene var Oprettelsen af et Linerfond. Mr. Oliver Stanley, Præsident for Board of Trade, har forsikret dem, at Regeringen i fuldeste Maal anerkendte Betydningen af de rejste Forslag, særlig Anmodningen om at faa oprettet en Organisation til at undersøge og afgive Rapport om Liner-Service under engelsk Flag, som truedes af statskontrolleret fremmed Konkurrence og Fremskaffelsen af Regeringsfond til at hjælpe britisk Skibsfart, hvor det var nødvendigt.

Efter 15 Aars Drøftelse var omsider en Plan vedrørende Forsikring af Skibe under Krigsfare endelig blevet vedtaget og var i Funktion. Der manglede endnu at faa vedtaget en Plan om Forsikring af Ladninger mod Krigsfare, og det vilde forekomme rimeligt, at Regeringsforsikring af Ladning skulde begrænses til Skibe, som Regeringen kunde kontrollere. Foreningen vilde betragte enhver Plan for forkastelig, som gav Forsikringsfordele for Regeringens Regning uden nogen særskilt Adskillelse mellem britisk og fremmed Flag.

### SØ- OG HANDELSRETTENS VALGFORSAMLING

For Tiden føres paa Rigsdagen visse Forhandlinger vedrørende Ændringer i og Tilføjelser til Lov om Rettens Pleje af 11. April 1916 § 9, omhandlende Sø- og Handelsretten og Medlemsskabet dertil, og fra Skibsfartens Side har man haft Opmærksomheden henvendt derpaa. Dansk Dampskibsrederforening har saaledes ogsaa sendt en Skrivelse Sagen vedrørende til det nedsatte Landstingsudvalg.

Forholdet er det, at der som bekendt eksisterer en Lov af 19. Februar 1861 om Oprettelse af en Sø- og Handelsret i København samt Sø- og Handelssagers Behandling udenfor København samt om den Valgfor-samling, der vælger de handels- og søkyndige Medlemmer til Sø- og Handelsretten.

Dansk Dampskibsrederforening har ikke været repræsenteret i denne Valgfor-samling, idet man ikke ønskede at søge udvidet Kresen af de Institutioner, som vælger Sø- og Handelsrettens Medlemmer, men har søgt at gøre sin Indflydelse gældende gennem Københavns Skipperforening og Grosserer Societetets Komité.

Efter det nu fremsendte Lovforslag er der imidlertid sket det, at Københavns Skipperforenings Bestyrelse ved Valg af Medlemmer, der hører til Skibsmandskab, erstattes af 5 Medlemmer af Bestyrelsen for Sømændenes Forbund og 5 Medlemmer af Søfyrbødernes Forbund til at deltage i Behandlingen af borgerlige Sager, der angaar Skibsføreres og Mandskabs Rettighed, Pligter o. s. v.

Ved denne Forandring vil Dansk Dampskibsrederi-

forening, der tidligere gennem Skipperforeningen havde en vis Mulighed for at blive hørt i saadanne Sager, overhovedet ikke kunne gøre sin Stemme gældende i Sager, som angaar Skibsføreres og Mandskabs Retligheder, altsaa et for Skibsfarten overordentlig vigtigt Spørgsmaal.

Gennem Grosserer Societetets Komité er det hidtil lykkedes at faa to Redere valgt til Medlemmer af Sø- og Handelsretten, men da Rederierhvervet ogsaa paa mange andre Omraader end egentlig Mandskabssager har store Interesser i at være direkte repræsenteret i Sø- og Handelsretssager, og to Redere er for lille en Repræsentation, skulde det synes ganske rimeligt, at Rederierhvervet fik denne Repræsentation udvidet. Saafremt Kredsen af de valgberettigede Institutioner udvides, maa Dansk Dampskibsrederiforening derfor forlange at blive stillet paa lige Fod med andre, og man haaber fra Skibsfartens Side, at de nødvendige Ændringer i Loven i saa Henseende bliver ført ud i Livet.

### RIVER PLATE MINIMUM-RATERNE

I nogen Tid har det været klart, at Minimumsra-terne absolut ikke har kunnet opnaas i River Plate Farten, og der blev sluttet adskillige Gange til Rater betydeligt under Tallet, hedder det i London Firmaet Galbraith, Pembroke & Co., Ltd.' sidste Fragtrapport. »Tramp Shipping Administrative Committee maa have været klar herover, men var ikke tilbøjelig til at lytte til ubehagelige Sandheder. Situationen fortsatte, indtil vi for nylig havde et Tilbud, der laa 4/- under Minimum-Raterne.

Nu har Tramp Shipping Administrative Committee bestemt, at paa Time Charter skal Redere udelukke Transport af Korn og/eller Frø og/eller Offals, hvis de lader i Argentina og/eller Uruguay for nogen Destination dækket af Scheme'n. Hvis dette ikke er Restriktioner, er det ikke godt at vide, hvad der forslaaes ved Restriktion.

Vi har ogsaa haft Eksemplet med den britiske Regering, der insisterede paa at købe deres Hvede for Oplagring i britiske Skibe og tre britiske Skibe blev givet fri, og dette bragte igen Spørgsmaalet om Flag-discrimination paa Tapetet.

Det synes os, naar man roligt ser paa hele den Plate Minimums Plan, at det at vente, at Redere, hvis Eksistens afhænger af at de sejler deres Skibe med Fortjeneste — og de nuværende Time Charter Rater giver endnu i Dag en mindre Fortjeneste — skal være loyale overfor en Plan, der behandles paa den Maade, ligegyldigt af hvad Nationalitet de saa er, er mere end man med Rimelighed kan forlange.

Det forekommer os, at det vilde have været heldigere, om Tramp Shipping Administrative Committee havde drøftet Sagen med Købmændene, og at man var blevet enige om en Minimumsrate, der var blevet respekteret fra alle Sider, idet man stadig maa huske paa, at det forudsættes at være en Minimumsrate, der fastsættes, og ikke en Markedsrate.

Ovenstaaende maa siges at kommentere sig selv.

### KULLENE OG SKIBSBYGNINGEN

I indenfor Liverpools Rederiforening mener man, som Inævnt andet Steds, at Englands Handelsflaade er tilstrækkelig for Behovet i Krig og til at bringe de nødvendige Mad- og Raavarer til Landets Eksistens. Lord *Craigmyle* er derimod af en stik modsat Opfattelse, han taler om, at England har Brug for yderligere 2000 Skibe. Meningerne er saaledes stærkt delte.

De to modstridende Opfattelser kommenteres i vid Udstrækning. Liverpools Rederiforening er — som det vil ses af den udførlige Gennemgang — derimod alvorligt tængstelig for den stadig stigende passive Handelsbalance.

Foruden dette Problem peger Rederiforeningen i Liverpool paa, at Kulbunkers er for dyre, og at en ekstra Byrde for Rederier, som konkurrerer med Japan i Østen er Suezkanalens høje Afgifter. Man vil endvidere have organiseret Samarbejde mellem engelsk Kystfart, Vej- og Jernbanetransport.

I Cardiff har Bristol Channel Shipowners' Association holdt Generalforsamling, og den nyvalgte Formand, Mr. *William Leon*, af Firmaet Hall Brothers, Newcastle og Cardiff, udtalte det Haab, at Skibsbyggere og Regering vilde kunne skabe en Plan, der kunde animere Rederne til at bygge.

Mr. Leon udtalte videre, at England havde 1800 færre Skibe end før. Hvis Regeringen ansaa det for et alvorligt nationalt Spørgsmaal — gjaldt det for den om at fremsætte et Forslag, som han var sikker paa vilde møde Sympati hos alle Klasser af Skibsredere.

Han haabede endvidere paa, at Tiden vilde komme for en international Konference af Redere, som vilde skabe en Plan ved Hjælp af hvilken hvert Flags Driftsudgifter vilde blive nogenlunde ensartede, og at ingen Nation vilde bestræbe sig for, hverken gennem Subsidier eller Præferencer for højere Fragter, eller andre kunstige Midler paa unfair Maade at behandle Redere i andre Lande.

Der var almindelig Sympati med Skibsbyggerne som Følge af Mangel paa Ordre. Udrangeringen af, hvad Skibsbyggerne kaldte overflødige Værfter, Usikkerheden med Hensyn til Løn og Arbejde, Prisen paa Staal og andet Materiale for et Aar siden gjorde dem meget nølende med at træffe Afgørelser. Som Følge deraf var britiske Værfter bogstavelig talt blottet for Handelsskibsordrer, mens japanske og kontinentale Lande byggede for fuld Kraft og havde Beskæftigelse paa deres Værfter for en lang Periode. Det var unyttigt at se tilbage, det var Øjeblikket, man maatte regne med. »Jeg ved,« udtalte Mr. Leon videre, »at for en stor Del skyldes de høje Priser paa Damperne Haardheden indenfor visse Pris-Ringe her i Landet i Dag, og jeg kan kun haabe, at en Plan maa blive til Virkelighed, hvorved man vil være i Stand til at fastsætte en Pris, der faar Rederne til at bygge.«

Med Hensyn til Kulsituationen, som Mr. Leon derefter udtalte sig om, indrømmede han, at Kulminerne havde haft det daarligt i mange Aar. Hver eneste Industri havde dog lidt paa samme Maade, Kul var ikke ene om det. Man maatte have Sympati for Kulminejerne i den unfaire internationale Konkurrence, de var ude for, men han mente, at den Politik de havde optaget med at sælge direkte, ikke var klog. Andre Kulminer, der kendte de engelske Priser, og som ikke var sene til at udnytte en Situation, havde gjort Fremskridt paa Englands Bekostning. Han ønskede ikke at sige noget ubehageligt om sine Kulmine-Venner, eller om Kulkontrollen, men Erhvervet var blevet opbygget af Kulminerne, der solgte til Køberen til den højeste Pris, de kunde faa, og han mente, at det ikke var klogt at forandre denne hidtil lykkeligt gennemførte Metode, fordi Depressionen midlertidig havde ramt alle Industrier.

Hvis en saadan Kontrol skulde have Virkning, skulde den ikke først og fremmest have bestaaet af Kulfolk, men andre Erhverv skulde ogsaa have været repræsenteret, Redere, Fabrikanter o. s. v. Den Magt, Kontrollen fik, skulde ikke betyde, at den vilde formindske Produktionen for at hæve Priserne. Der var andre, der skulde tages med i Betragtning, Havnene og Dokkerne, Jern- og Staalfabrikker, Jernbaner, Kulminer, Arbejdere etc., som alle led under Depressionen.

Mr. Leon kom ogsaa ind paa, at Kulminerne kunde gøre sig fortjent til Subsidier, — om de havde forøget Produktionen og tabt Penge derpaa — men han kunde ikke se, at de nu var berettiget til nogen Støtte; i det hele maatte han sige, at det var vanskeligt at

tro, at det nuværende System arbejdede tilfredsstillende og til Gavn for Samfundet.

Hvis der var mere Frihed paa de forskellige Markeder, troede Mr. Leon, at Havnene i stor Udstrækning vilde genvinde deres tidligere Position og Kulmarkederne faa mere heldbringende Tider. Alle er ivrige efter at genvinde deres Handel og ved Interessesamarbejde vilde det gaa hurtigt mod en Tilbagevenden til normale Forhold.

## SKATTELETTELSE FOR LETLANDS SKIBSFART

Letlands Regering har besluttet at foretage en Del Forandringer i Skattelovene for at opmuntre Rederne til at skaffe sig ny Tonnage. Skibe som er købt efter 1. Januar 1939, og som er under 6 Aar gamle, vil blive fritaget for Indkomstskat i 3 Aar. Og Finansdepartementet vil blive bemyndiget til eventuelt at forlænge Tiden for Skattefritagelser yderligere 3 Aar.

Som Følge heraf er der allerede Forhandlinger i Gang om Køb af flere Skibe, saavel Damp- som Motorskibe, og bl. a. agtes anskaffet hurtiggaaende Rutebaade med Køleanlæg for Ruten paa England.

## ESTNISKE SKIBSKØB OG FLAADE- UDVIDELSE

Den estniske Handelsflaade er i den sidste Tid blevet udvidet betydeligt. Rederiet G. Nelberg & Co. har købt to i Aarene 1904 og 1907 byggede 3,000 og 5,600 Tons Dampere fra England, mens Firmaet E. Jacobson ligeledes fra England har købt en 5,200 Tons Damper. For første Gang i den estniske Handelsflaades Historie er der ogsaa givet Ordre paa en Nybygning, en Damper, mens hidtil som bekendt kun ældre Dampere er blevet indkøbt og endvidere har Rederiet Käsmulaewaomanikud til Hensigt ved et norsk Værft at bestille en hurtiggaaende 2,600 Tons Damper, hvis Pris bliver henimod 900.000 Kroner. Det forlyder endvidere, at Rederiet Serge & Co. for Tiden fører Forhandlinger om Køb af en større Passagerdamper, der skulde sættes ind paa Farten til København.

### OTTO E. ANDERSEN

En af dansk Erhvervslivs betydeligste Mænd, Direktør Otto E. Andersen er død 66 Aar gammel. Hans Indsats som Pioner indenfor Smøreksperten var meget betydelig, og paa en lang Række Omraader har han udført et banebrydende Arbejde. En ualmindelig klog og sympatisk Forretningsmand med Venner i alle Lejre. Ogsaa Skibsfarten var han i nær Forbindelse med, og han sad bl. a. fra 1929 som Medlem af D.F.D.S.' Bestyrelse.

### D. F. D. S.

Paa et Mandag den 6. d.s. afholdt Møde vedtog Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab Regnskabsafslutningen for 1938, som efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftsoverskud af 15,293,819 Kroner. Efter Fradrag af Udgifterne til Administration, 3,091,708 Kr., Renter (inklusive 6 pCt. af Reservefondsbeviserne) 662,886 Kr. og Personalets Pensionering 502,594 Kr., ialt 4,257,188 Kr., udgør Netto-Overskudet 11,036,631 Kr., som tillagt Overførslen fra 1937 303,791 Kr., giver til Disposition 11,340,422 Kroner.

Af dette Beløb foreslaas anvendt til Afskrivning paa Skibe 5,000,000 Kr., paa Lægtene og Pramme 25,000 Kr., paa Pakhuse og Inventar 71,725 Kr., samt henlagt til Konto for Skatter 300,000 Kr. og til en ekstraordinær Reservefond 3,000,000 Kr. Ialt 8,396,725 Kr.

Af det derefter fremkommende Beløb 2,943,697 Kr.

foreslaas det at udbetale 8 pCt. Dividende med 2,400,000 Kr., at afholde Bestyrelsens Tantième med 42,000 Kr., tilsammen 2,242,000 Kr., og at overføre Restbeløbet, 501,697 Kr., til næste Aar.

Den lovmæssige og den ekstraordinære Reservefond andrager herefter tilsammen 10,500,000 Kr.

I Aarsberetningen hedder det, at den Uro og Nervøsitet, som har præget Verdensforholdene i 1938, paa mange Maader har øvet sin Indvirkning paa Skibsfartens Forhold. Nedgangen i Fragterne, som begyndte i Slutningen af 1937, har været fortsat over Størstedelen af det forløbne Aar, men medens næsten alle Driftsudgifter steg stærkt under Opgangen, har en til Nedgangen svarende Reduktion paa ingen Maade fundet Sted, tværtimod er Lønningsudgifterne bandede i Land og om Bord steget yderligere efter Overenskomstafslutningen i Foraaret 1938.

Disse Forhold har ikke kunnet undgaa at paavirke Driftsresultatet, men naar dette til Trods herfor er blevet tilfredsstillende, skyldes det i væsentlig Grad den stigende Passagertrafik, og at Selskabets Tonnage i oversøisk Fart endnu i den første Del af Aaret var beskæftiget paa fordelagtig Maade.

Selskabet er derfor i Stand til atter i Aar at udbetale et Udbytte paa 8 pCt. samtidig med, at Konsolideringen har kunnet fortsættes ved betydelige Afskrivninger og Henlæggelser.

Der følger herefter en Omtale af de forskellige Farter. *Den nordamerikanske Fart.* Som Følge af en ret betydelig Udførsel af Majs fra de amerikanske Golfhavne, særlig i Aarets første Maaned, lykkedes det Selskabet at beskæftige adskillige af de større Lastbåde i denne Fart med gunstigt Resultat. Den almindelige Rute fart paa disse Havne og paa New York er blevet drevet med sædvanlig Regelmæssighed med Afgang fra sidstnævnte By til København ca. hver fjortende Dag.

*Sydamerika.* Der er ligesom i de foregaaende Aar udført 36 Rundrejser paa Argentina og Brasilien, og endskønt Forholdene for Afskibning af Korn fra La Plata til Tider har været meget ugunstige, har det samlede Resultat af Driften dog været godt.

*Den europæiske Fart.* Den spanske Borgerkrig har bevirket, at der kun i et Par enkelte Tilfælde i Begyndelsen af Aaret har været Anløb af spanske Havne, men i øvrigt er alle Ruter paa det vestlige Middelhav og paa Syd-Levanten blevet opretholdt med Afgang hver fjortende Dag. I Aarets Løb har Selskaberne overtaget Nybygningerne, Motorskibene »Algier« og »Sicilien«, som begge er indsat i Farten paa Middelhavet. I Ruten København—Oslo har Motorskibet »Kronprins Olav« i det forløbne Aar erhvervet sig et godt Omdømme iblandt det rejsende Publikum, og Antallet af Passagerer er steget meget stærkt. De øvrige Ruter i den almindelige europæiske Fart er drevet som i de nærmest foregaaende Aar.

*Landbrugsekspert Farten.* Medens Eksporten af Landbrugsprodukter har været noget nedadgaaende, er Stigningen i Antallet af Passagerer fortsat, og Ruten Esbjerg—Harwich har særlig i Sommersæsonen været stærkt søgt. Hos A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har Selskabet bestilt Dieselmotorskibet »Kronprins Frederik«, der vil blive klar til at gaa i Fart i Forsommeren 1940. Skibet er specielt indrettet med Henblik paa Anvendelse i Esbjerg—Harwich Ruten, men vil ligeledes være velegnet til Krydsture og som Ekstraskib i Osloruten.

*Farten paa Island og Færoerne.* I hele det forløbne Aar er Ruten blevet opretholdt med Motorskibet »Dronning Alexandrine« med Afgang fra København ca. hver tredje Uge og med Anløb af Thorshavn for op- og nedgaaende.

*Den indenlandske Fart.* Den fortsatte Stigning i alle Drifts- og Arbejdsgifter nødvendiggjorde i Foraaret 1938 en Forhøjelse af Godstakterne, hvorved der i nogen Grad blev opnaaet Kompensation for de stærkt forøgede Driftsgifter.

Antallet af Passagerer har været stigende, og det er derfor Selskabets Hensigt — ogsaa under Hensyntagen til den nye Ferielov — foruden Natsejladsen at paabegynde Dagesejlads paa Aarhusruten i Sommersæsonen. I den Anledning er der til denne Rute ved A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri bestilt et hurtiggaaende Motorskib, og samtidig ombygges Motorskibet »C. F. Tietgen«. Begge Skibe vil forventelig være klar til Indsættelse i Ruten den 1. Juli.

Ombygningen af den ene Trediedel af Kvæsthusbroen er fuldført i det forløbne Aar, og man kan allerede nu se, at Forandringen vil være hensigtsmæssig.

Endelig hedder det:

D.F.D.S.s Flaade bestod ved Udgangen af 1938 af 75 Dampskibe, 21 Dieselmotorskibe, 10 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægtene, 48 dækkede Pramme og 1 Kullevator med en samlet Brutto Register-Tonnage af 180,825 Tons. Selskabet ejede ved Aarets Slutning

det samme Antal aabne Pramme som ved Aarets Begyndelse, nemlig 40 med en samlet Bæreevne af 2610 Tons. Skibene er i Regnskabet bogført for 47,3 Mill. Kr.

Den samlede Brutto-Indtægt har været 58,2 Mill. Kr., Udgifter ved Skibene 42,9 Mill. Kr., Administrations-Udgifter 3,1 Mill. Kr. — Selskabets Konto for Skatter var den 1. Januar 1938: 1,807,175 Kr.; i Aarets Løb er betalt Skatter i Udlandet 5537 Kr., Kommuneskat 252,504 Kr., Statsskat 522,439 Kr. og Merindkomstskat 914,436 Kr., tilsammen 1,694,916 Kr.; til Rest var derefter 112,259 Kr., hvortil kommer den nye Skatte-Henlæggelse 300,000 Kr., ialt 412,259 Kr.

### BEMANDINGSLOVEN I RIGSDAGEN

**A**endringerne til Sønæringsloven — Udvidelse af Bemandingen til Søs — var forleden til 2. Behandling i Folketinget. Dette Forslag har Regeringspartierne anbefaling af uforandret Vedtagelse, medens Mindretallet afviste det.

Udvalget har modtaget Deputationer fra Maskinmestrenes Forening, Dansk Styrmandsforening, Sømændenes Forbund i Danmark, Unge Sømænds Forening og Radiotelegrafistforeningen af 1917.

Den konservative Ordfører, Hr. *Westermann*, fandt ikke, at nogen af Deputationerne havde kunnet anføre saglige Grunde for den foreslaaede Udvidelse af Bemandingen. Han betragtede Forslaget som Begyndelsen til en Forfølgelse af Skibsfarten. Hvis Forslaget bliver vedtaget, vil det stille den danske Skibsfart ulige i Konkurrencen med andre Nationers Skibe. Forslaget var et Skoleeksempel paa Regeringens Udmarvning af Erhvervene, og det vil blot yderligere forøge Arbejdsløsheden. De konservative maa derfor afvise Forslaget.

Et af Kommunerne stillet Forslag om Indførelse af 8-Timers Dagen paa Søen fremkaldte en Polemik mellem Handelsministeren og den kommunistiske Ordfører og blev forkastet med alle Stemmer mod 2, og Forslaget sendtes derpaa til 3. Behandling.

Uden nogen Art af Begejstring fra nogen Side og med den største Ligegyldighed overfor Fakta lader man denne Lov vedtage.

### 50 AAR

**I**ngenjör, Direktör C. A. Møller, Burmeister & Wain, ifyldte 7. Marts 50 Aar.

Efter at være blevet cand. polyt. fik han i 1912 Ansettelse som Ingenjör hos F. L. Smidth & Co., hvor han

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Anløb af Casablancas Havn i 1938

Indklarede Skibe ordnet efter Nationalitet og Tonnage.

Nationalitet	Antal Skibe	%	Brutto reg. Ton
Fransk	723	34,31	3,516,687
Engelsk	246	11,67	1,185,102
Italiensk	157	7,45	715,477
Tysk	185	8,78	617,096
Norsk	161	7,64	525,918
Amerikansk	50	2,38	241,483
Dansk	131	6,22	230,141
Jugoslavisk	73	3,46	207,587
Svensk	55	2,61	126,455
Græsk	21	1,00	59,714
Portugisisk	154	7,31	54,981
Japansk	6	0,28	46,302
Hollandsk	10	0,47	40,632
Marokkansk	56	2,66	33,529
Lettisk	6	0,28	17,807
Belgisk	13	0,62	18,194
Polsk	8	0,38	18,857
Spansk	48	2,28	8,000
Estnisk	2	0,10	4,176
Finsk	1	0,05	2,959
Kinesisk	1	0,05	2,486
Ialt	2,107	100,00	7,673,583

efterhaanden steg til Direktör, efter 20 Aars Ansættelse. I 1933 udnævntes C. A. Møller til administrerende Direktör for A/S Burmeister & Wain. I de siden da forløbne Aar har Direktör Møller udført et meget betydeligt Arbejde for at føre det paa det Tidspunkt stærkt omtumlede Selskab frem til den gamle fremtrædende Position, og det er fuldt ud lykkedes ham. Burmeister & Wains Anseelse i Dag er — ikke mindst takket være sin administrerende Direktørs Indsats — saa urokket som nogensinde.

## DANMARKS UDENRIGSHANDEL I JANUAR

**V**areomsætningen med Udlandet viser en Merindførsel paa 18 Mill. Kr. i Januar, medens første Maaned i Fjor viste en Merimport paa 34,1 Mill. Kr. Medens Udførselen omtrent har været uforandret — nemlig 117,7 Mill. i Aar imod 118,5 Mill. Kr. i Fjor — er Importen gaaet 16,9 Mill. Kr. ned, fra 152,6 Mill. Kr. til 135,7 Mill. Kr. Nedgangen i Importen falder omtrent udelukkende paa Raastofferne, der er gaaet ned fra 50,5 til 35,4 Mill. Kr., medens Importen af mindre bearbejdede Varer har været 53,5 (imod 55,8 Mill. Kr.) og af mere bearbejdede Varer 46,7 Mill. Kr. (46,3 Mill. Kr.). Nedgangen skyldes især, at Importen af Korn er gaaet tilbage fra 16,4 til 4,3 Mill. Kr., altsaa med 12,1 Mill. Kr., samt at Indførselen af Soyabønner og Kopra er gaaet ned med 4,5 Mill. Kr.

*Eksporten* har holdt sig omtrent uforandret baade for Landbrugs- og Industrivarerne som Helhed. Blandt Landbrugsvarerne er der en Nedgang paa 5,7 Mill. Kr. for levende Dyr, men dette opvejes af en Stigning i Eksporten af Kød og Kødvarer, hvilket skyldes en større Afsætning til Tyskland og Belgien i Januar end i samme Maaned i Fjor. Eksporten af Bacon har været lidt lavere, medens Eksporten af Smør, Ost og Æg omtrent har været uforandret.

Iøvrigt har der været en mindre Nedgang i Eksporten af Foderstoffer, Mineraler (Kryolit) og Salg af Skibe, medens Udførselen af Maskiner er gaaet lidt op.

Vi har i Januar til England eksporteret for 59,9 Millioner Kroner (mod 62,1 Mill. Kr. i Januar i Fjor) og importeret for 47,1 Mill. Kr. mod 54,8 Mill. Kr. Til Tyskland har vi i samme Tidsrum eksporteret for 29 Mill. Kr. (mod 27 Mill. i Januar i Fjor) og har importeret for 34,9 Mill. Kr. (mod 35,1 Mill. Kr.).

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Vareomsætningen over Danzigs Havn i Januar Maaned 1939

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Januar Maaned var: Indførsel: 81,998,6 Tons; Udførsel: 582,290,3 Tons.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Decem-ber Maaned 1938 androg 92,711,1 t., Udførselen 474,277,0 t.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 59,000 t. Korn, ca. 8200 t. Bælgfrugter, ca. 11,000 t. Mel, ca. 396,000 t. Kul, ca. 17,000 t. Koks, ca. 1200 t. Tjære, ca. 2400 t. Oliekager, ca. 1400 t. Melasse, ca. 9300 t. svovlsur Ammoniak, ca. 4900 t. Gødningstof, ca. 58,500 t. Træ, ca. 7600 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 2400 t. Sild, ca. 45,000 t. Erts, ca. 2200 t. Svovlkies, ca. 11,200 t. Kul, ca. 11,200 t. Gødningstof, ca. 2300 t. Jern og Staal.

### Trafikken gennem Suez-Kanalen

Trafikken gennem Suez-Kanalen i 1938 viste en ikke uvæsentlig Nedgang i Forhold til det foregaaende Aar, idet der, i begge Retninger, passerede 6171 Skibe paa ialt 34,418,187 N.R.T. — mod 6635 Skibe med 36,491,332 N.R.T. i 1937. Nedgangen i Trafikken har saaledes i Forhold til 1937 været 464 Skibe med 2,073,145 N.R.T. Det bør dog bemærkes, at 1937 var et Rekordaar for Trafikken gennem Suez-Kanalen og endog overgik det tidligere Rekordaar: 1929.



## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Heller ikke den forløbne Uge viste noget Tegn til Hforøget Aktivitet paa Fragtmarkedet.

Paa River Plate Markedet er Forholdene nærmest trøstesløse. Der cirkulerer Rygter om, at Franco har købt en lille kvart Million Tons for Afskibning til Spanien, og der har været forskellige tentative Efterspørgsler efter Tonnage for saadanne Transporter, men endnu er der ikke gjort nogen Forretning. Enkelte Baade blev sluttede til U.K. Cont., og som sædvanlig blev Befragtingerne rapporterede paa Basis af Minimalraten, men som tidligere fremhævet er der næppe nogen Tvivl om, at Rederne under en eller anden Form har givet Befragterne en Koncession, saaledes at Raterne i Virkeligheden sikkert ligger ca. 2/- under Minimalskemaet. Til Destinationer uden for Minimalraterangen noteres der stadig en Last fra Bahia Blanca til Callao til 14/6.

De øvrige Kornmarkeder har ligeledes været præget af Stilstand. Australien har sluttet en enkelt Baad for Mel og/eller Korn til Taku Bar til Minimalraten. Fra Nordamerika og Golfen er sluttet 3/4 Baade for Marts Lastning paa Basis af Minimalraten, ligesom en enkelt Baad er sluttet fra Pacifickysten til U.K. for April Lastning for Hvede til 23/-.

Fra Sortehavet og Rumænien har der kun været ringe Forretning. Raten ligger omkring 10/6d. russisk Sortehav Basis Antwerp/Rotterdam med 9d. extra for U.K. og omkring 14/6d. fra Sulina/Burgas Range til Antwerp/Rotterdam. Fra Sydafrika findes ingen positiv Forretning for Korn, Raten ligger nominelt omkring 15/6d. à 16/-.

De øvrige oversøiske Markeder har ogsaa vist udpræget rolig Tendens, maaske med Undtagelse af Markedet fra U.S. Atlantic til Japan, som har sluttet en Række store Baade for Scrapjern til Rater, der varierer mellem 18/9d. og 19/3d. Der kan stadig slutes en Del Baade for Marts/April til disse Rater. Sukker fra Vestindien til U.K. har været støt. Flere Baade er sluttede til 15/- fra Cuba til p.p. U.K., hvilket kan gentages. Fra San Domingo er der en Del Efterspørgsel efter handy Tonnage og passende Baad kan antagelig faa 14/6d., maaske 14/9d.

Fra Pacifickysten er sluttet græsk Tonnage for Scrap til Japan til \$3.80, men for skandinavisk og britisk Tonnage kan der antagelig opnaas 10 c. maaske 20 c. mere. For lumber er der kun ringe Efterspørgsel i Øjeblikket og Transpacific noterer kun en enkelt Ordre fra Puget Sound/Columbia River Range til Tsingtao og Shanghai til £6,250.—for en Baad paa 430,000 cbft. bale. Til Australien indikeres £5,500.—for en Baad omkring 400,000 cbft. bale. Fra Vancouver til U.K. er Efterspørgslen ringe, og Befragterne noterer nu kun 22/- paa sædvanlig f.i.o. Lastning.

Østens Markeder er desværre stille, og medmindre

der kommer noget mere Liv paa disse Kanter i den nærmeste Fremtid, vil de Redere, som faar Tonnage disponibel derude i April/Maj sikkert faa Vanskelighed med at faa deres Tonnage anbragt for lønnende Forretning.

Soyabønner viser kun Interesse for Liner Parcels, og paa denne Basis er der sidst betalt 25/-.

Ris fra Saigon har været helt stille i den forløbne Uge. Befragterne noterer nominelt omkring 26/- for April/Maj Lastning.

Fra Philippinerne indikeres \$7.50 for Copra til Vestkysten af Mexico, ligesom der er en relet Ordre for Sukker fra Philippinerne til U.S. Gulf eller Atlantic til \$6.50 for April Lastning.

Fra Java noteres en 9,000 Tonner til Rotterdam for Sukker til 25/6d., hvilket er 2/- mindre, end der sidst blev betalt for lignende Forretning.

De indiske Markeder er meget støtte, og Rateniveauet ligger nærmest noget højere. For prompt Tonnage kan der antagelig betales 28/6d., maaske 29/- for Kerner/Linsæd fra Madrasysten til de sædvanlige U.K. Cont. Destinationer. Fra Karachi/Marmagoa Siden er sluttet adskillige Baade paa Basis af 25/3d. for April. Endvidere er der forskellige indiske Ertsforretninger; Raterne ligger omkring 22/- à 23/- for Losning USNH, og der noteres ligeledes Calcutta/Glasgow til 21/-. Birma, som nylig viste stor Interesse for Tonnage for Ris til Holland, har været rolig i den forløbne Uge. Raten ligger nominelt omkring 26/- fra Rangoon til 1 Havn Holland. To Baade sluttedes fra Birma til Gdynia for April Lastning til 28/-.

De europæiske Markeder er stadig lige sløje, og den sig stærkt nærmende Trælastsæson synes ikke at have den ringeste Indvirkning paa Forholdene.

De udgaaende Kulmarkeder er uforandrede. Wales/Port Said 6/-, Tyne/Vestitalien 6/- og Wales/Lower Plate 9/9d. à 10/-.

Middelhavet slæber sig af Sted uden større Forandringer. Rateniveauet er uforandret.

Trælastmarkedet viser kun ringe Interesse for Tonnage for ny Sæson. Raten ligger nominelt omkring Minimalraten.

Der har været en lille Smule større Aktivitet paa Timecharter Markedet. I Vestindia Farten er sluttet forskellige danske 3,000 Tonner til Rater omkring \$1.10 for Rundtur, ligesom en dansk 4,200 Tonner sluttedes for Middelhavsrundtur Levering og Tilbagelevering USNH til \$1.20. For Timecharter trip across er betalt \$1.90 for 4,500 Tonner. Endvidere skal af repræsentative Afslutninger nævnes: 9,000 tons Damp Levering New York, Tilbagelevering Sydafrika \$1.35, og 9,000 Tonner Levering Cont. Tilbagelevering Cont. 4/9d. for en Transatlantic Rundtur.

Væsentlig større end Tilbagegangen i Antallet af Skibe, der passerede Kanalen, og disses Netto-Register-Tonnage var dog Varetransporten, idet denne i 1938 beløb sig til 28,780,000 Tons — mod 32,776,000 Tons i 1937. Overfor en Nedgang paa 5,7 pCt. i Skibstransporten staar saaledes en Nedgang i Varetransporten paa 12,2 pCt.

De vigtigste Landes Trafik gennem Suez-Kanalen var følgende i henholdsvis 1937 og 1938 i Tusind Tons:

	1937	1938
England .....	17,254	17,358
Italien .....	5,866	4,626
Tyskland .....	3,313	3,135
Holland .....	2,000	3,028
Frankrig .....	1,820	1,748
Norge .....	1,657	1,484
Grækenland .....	881	790
Japan .....	966	675
Amerika .....	562	388

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Torm 25 pCt.

Dampskibsselskabet »Torm« meddeler, at Skibenes Driftsoverskud for 1938 med Tillæg af Renter 199,918 Kr., men efter Fradrag af Udgifter til Reparationer og Tab ved Havarier udgør 3,122,933 Kr. Hertil kommer fra 1937 Overførsel og henlagt til Skatter 1,219,996 Kr., minus betalte Skatter i 1938 1,006,709 Kr., ialt 3,336,220 Kr.

Efter Afholdelse af Administrationsudgifter, Kaplak og Tantiømer vedtoges det paa et Bestyrelsesmøde at foreslaa udbetalt 25 pCt. i Udbytte med ialt 1,000,000 Kr., at henlægge til Afskrivnings- og Fornyelsesfond 1,394,066 Kr. og at overføre til næste Aar 426,089 Kr.

Torms Driftsoverskud var i 1937 4,819,359 Kr., hvori indbefattet indvundne Renter 205,399 Kr. mod i Aar ca. 3.1.

Efter Afholdelse af Administrationsudgifter, Kaplak og Tantiømer var der i Fjor til Disposition 4,637,742 Kr. (i Aar 3,336,220 Kr.), der blev fordelt paa følgende Maade: 25 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 1 Mill. Kr. og yderligere 5 pCt. som Bonus af indvundne Renter 0,2 Mill. Kr., ialt 30 pCt., Henlæggelse til Afskrivnings- og Fornylselsfonden 1,517,746 Kr., til Ekstra-Reservefonden 0,5 Mill. Kr., til Dispositionsfonden 0,2 Mill. Kr. og til Konto for Skatter 0,6 Mill. Kr., medens der til Regnskabet for 1938 blev overført 619,995 Kr.

#### Forenede Bugser 10 pCt.

Paa et i Aktieselskabet Det Forenede Bugserelskab afholdt Bestyrelsesmøde blev det vedtaget at foreslaa den kommende Generalforsamling af Aarets Overskud efter afholdte Afkrivninger, 157,886 Kr., heri inkluderet Overførsel fra forrige Aar 2466 Kr., at udbetale 8 pCt. Udbytte plus 2 pCt. Bonus hidrørende fra Selskabets Renteindtægter. Bugserelskabet møder i Aar med et betydeligt større Overskud, nemlig 157,886 Kr. mod 92,935 Kr. for 1937, hvori var inkluderet en Overførsel paa 12,765 Kr. Der blev da ligeledes udbetalt 10 pCt., men heraf var 5 pCt. af Driftsoverskudet og de 5 pCt. Bonus fra Selskabets Renteindtægter.

#### Pacific 15 pCt.

Dampskibsselskabet »Pacific«s Driftsoverskud andrager 218.000 Kr., hvortil kommer en Saldo fra det foregaaende Aar paa 100.000 Kr. Efter Fradrag af Administrationsomkostningerne fremkommer et Nettooverskud paa 223.500 Kr. Det er betydelig mindre end det foregaaende Aar, da det udgjorde lige ved 694.000 Kr.

Bestyrelsen foreslaar at udbetale 15 pCt. i Udbytte med 90.000 Kr. mod 20 pCt. i Fjor, at henlægge 120.000 Kr. til Reserve- og Klassifikationsfond mod 439.500 Kr. i Fjor, og at overføre 7.000 Kr. til det nye Aar. Paa Skibene afskrives 100.000 Kr. mod 155.000 Kr. sidste Aar. Ligesom sidst tages Beløbet af Reserve- og Klassifikationsfondet.

#### Dania 7 pCt.

Dampskibsselskabet »Dania« har haft et Driftsoverskud paa 446.233 Kr. Hertil kommer Overførslen fra forrige Aar paa 91.224 Kr. samt Avancen ved Salget af Damperen »Sonja« 272.324 Kr., saaledes at det samlede Brutto-Overskud andrager 809.781 Kr.

Herfra gaar Udgifter til Renter, Havarier, Surveys og diverse Omkostninger samt Skatter, i alt 328,961 Kr., og

efter at der yderligere er fradraget Tantiøme til Direktion og Bestyrelse, fremkommer et Netto-Overskud paa 458.743 Kr.

Det foreslaas fordelt saaledes: 155.000 Kr. afskrives paa Skibene, 125.000 henlægges til Dispositionsfondet og der udbetales Aktionærerne 7 pCt. med 105.000 Kr. Resten, ca. 73.000 Kr., overføres i ny Regning.

#### Generalforsamling

Sømandsforeningen af 1856 afholdt Generalforsamling som sædvanlig paa Foreningens Fødselsdag den 2. Marts. Her meddeltes det, at Lods Danø Nielsen var opstillet til Genvalg til Bestyrelsen og blev genvalgt.

#### Svendborg Skibsværft

A/S Svendborg Skibsværft holdt forleden Generalforsamling.

I 1938 har Beskæftigelsen ved Værftet været tilfredsstillende. Der har været god Reparationsomsætning, og i Løbet af Aaret er to Nybygninger færdigbygget og afleveret, nemlig Nybygning Nr. 45 — 1 Stk. 500 EHK. Motor-Bugserbaad til A/S Det forenede Bugserelskab, København, — og Nybygning Nr. 46 — 1 Stk. ca. 180 Tons Motor Lastskib til A/S Dansk Cement Central, København. Der er for Tiden fuld Beskæftigelse med 370 Mand i Arbejde.

Driftsregnskabets Hovedposter er følgende: Overført fra forrige Aar 33,985 Kr., Brutto-Driftsoverskud 340,081 Kr. Netto-Overskud: 130,875 Kr., der foreslaas anvendt paa følgende Maade: Afkrivninger paa Værftsanlægget i Følge Lovene 29,983 Kr., 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne 16,250 Kr., Tantiøme til Bestyrelsen 5065 Kr., yderligere 2 pCt. Udbytte til Aktionærerne 6500 Kr., henlagt til Dispositionsfonden 15,000 Kr., henlagt til Udbytte-Reguleringskonto 20,000 Kr., at overføre til næste Aar 38,076 Kr.

#### Rederiet »Rolf Krake«

Sejlskibsrederiet »Rolf Krake«, Thorø, har afholdt Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Skibsmægler A. E. Sørensen, aflagde Beretning og Regnskab, der balancerede med 51,600 Kr. Overskudet androg 288 Kr., som afskrives paa Selskabets Skib. Status balancerer med 55,792 Kr.

#### D.F.D.S. bygger ny Kontorbygning

Sammen med Ombygningen af Kvæsthusbroen arbejder Det Forenede Dampskibs-Selskab med Planer om en ny stor Kontorbygning paa St. Annæ Plads paa Strækningen langs med Ny Toldbodgade. Arkitekt Erik Bay er ved at udarbejde Tegninger til det nye Hus, som det er Meningen at gøre 7 Etager højt foruden Kælder. Grunden er ca. 1000 Kvadratmeter.

Det er Meningen nu ved Kvæsthusbroens Ombygning at foretage en Oprydning i Kvarteret, hvorved det vil blive smukkere og mere ordentligt. Lejerne i de smaa Bygninger, der ligger paa Grunden, er blevet opsagt til April næste Aar, og først til den Tid vil Nedrivningen af de gamle Huse begynde.

D. F. D. S. vil indrette Kontorer i Stueetagen for Eksamtionen af de indenlandske Baade. I øvrigt vil det meste af Bygningen blive lejet ud til Kontorer.

Det er formelt A/S Korntørringsmagasinet, der ejer Byggepladsen og vil lade det nye Hus opføre. Men da D. F. D. S. er Hovedaktionær i Korntørringsmagasinet, er det dog D. F. D. S.

#### Subvention til Skibsfarten

Under 1. Februar (Moniteur Belge Nr. 47 af 16. Februar) er i Belgien vedtaget en Lov om Organisation af Krediter til Udvikling af Handels- og Fiskeriflaaden samt Skibsbygningen. Som det fremgaar af »Moniteur Belge«, vil der med Henblik paa Fornylse og Udvikling af Handels- og Fiskeriflaaden, fortrinsvis ved Bygning paa belgiske Skibsværfter, kunne meddeles Statsgaranti indtil 375 Millioner Frcs. for Laan og Renter for Laan ydet af offentlige Kreditinstitutioner; og der vil aarligt til Hjælp til Rentebetaling kunne gives Tilskud til Laantagerne til et Beløb af indtil 11.250.000 Frcs., dog at Subventionen i intet Tilfælde kan overstige 3 pCt. af Laanene.

#### Skibsafgiften til Næstved-Kanalen ophørt

Da Kanalen til Næstved aabnedes for Sejlads af større Skibe, skete der samtidig det, at den saakaldte »Pramafgift«, der havde paahvilet Varer, som med Pramme eller mindre Skibe førtes op til Næstved, blev lagt over paa Skibene som en Kanalafgift, der skulde udredes med

**Det forenede Dampskibs-Selskab**  
AKTIESKAB  
Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

---

**FRAGT- & PASSAGER RUTER**  
mellem  
KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
Brasilien — Nordafrika — Italien —  
Spanien — Portugal — Frankrig —  
Belgien — Tyskland — Storbritannien —  
Island — Norge — Sverige — Danzig —  
Lettland — Litauen — Estland —



## VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkco

**ROTTERDAM**

Telephones:  
84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

1,50 Kr. pr. Ton af alle Varer, som lastedes eller lossedes i Næstved og Kærrebæksminde eller langs Kanalen.

Denne Overflytning af Afgiften vakte voldsom Modstand i Skibsfartskredse I mange Tilfælde skete det, at Skibe, der intetanende om denne Afgift kom ind til Næstved, maatte erlægge en Afgift, der kunde svare til indtil en Fjerdedel af den Fragt, de indlente.

Skibsfartsorganisationernes Arbejde paa at faa Bestemmelsen ændret, har nu baaret Frugt. Næstved Byraad, som selv var med til at indføre Afgiften paa Skibene, har indstillet til Trafikministeriet, at den paa ny lægges over paa Varerne. Ministeriet har givet sit Samtykke, og fra 8. Marts er den ophævet.

#### Indkomne Skibe i Københavns Havn i Januar

Maaned 1930		
Nation	Antal	N. R. T.
Danske	1,080	338,790
Svenske	252	72,656
Norske	28	45,849
Tyske	99	38,432
Engelske	25	22,562
Franske	1	1,363
Finske	30	26,464
Russiske	1	928
Hollandske	31	15,334
Belgiske	3	4,560
Letlandske	3	3,305
Estlandske	11	9,405
Islandske	2	1,766
Amerikanske	6	18,801
Polske	4	18,586
Jugoslaviske	1	687
Panamaske	1	6,904
Ialt	1,578	626,392

## PERSONALIA

### Ny Protektor

Hs. kgl. Højhed Prins Georg har overtaget Hvervet som Protektor for »Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond«.

### 70 Aar

Maskin- og Skibsinspektør A. B. Kæmpe fyldte Søndag 70 Aar.

Inspektør Kæmpe lærte Maskinfaget i Aarhus; efter Eksamen blev han ansat i de Carlske Dampskibsselskaber, og i 1903 blev han Inspektør her. Ganske særlig erindres Inspektør Kæmpes Navn fra den udvidede Undervandskrigs Tid, da han blev Leder af »Søfartsselskabet« med en Flaade paa op imod 30 Skibe samlet fra alle de danske Rederier. Ledelsen af denne Flaade, der under de farlige Forhold skulde befare Nordsøen, gennemførte han til danske Rederes almindelige Tilfredshed.

Da de Carlske Rederier efter Verdenskrigen overgik til D. F. D. S., blev han ansat som Havari-Ekspert i Selskabet, indtil han i 1934 faldt for Aldersgrænsen.

Inspektør Kæmpe er Medstifter af Søfartsteknisk Forening og har siden Stiftelsen i 24 Aar været Medlem af Bestyrelsen. I over 10 Aar har han haft Sæde i Over-skibstilsynet og en Aarrække været Inspektør for Rederiet »Motortramp«.

### 60 Aar

Føreren af Skoleskibet »Georg Stage«, Kaptajn J. B. Junker, fyldte Mandag 60 Aar.

Kaptajn Junker er selv gammel »Stage-Elev« (Nr. 44 fra 1896). Efter at have taget sine Navigationseksaminer ved Skolen paa Fanø, blev han i 1906 ansat som Styrmand i D. F. D. S., men gik i 1916 paany om Bord i Skoleskibet som Førstestyrmand, for i 1918 at blive dets Fører.

Kaptajn Junker er en rigtig Sømand. Han er menneskelig som faa, klog og djærv — en Mand, der har vundet sig utallige Venner blandt gamle Elever og deres Paarørende foruden mange andre Steder.

Kaptajn N. P. Andersen, Paketten »Freya«, der sejler paa Ærøskøbing-Ruten, fyldte forleden 60 Aar.

Tidligere Fører i D/S Progress, Kaptajn Aage S. Ørsted, fylder den 14. Marts 60 Aar. Kaptajn Ørsted er nu Skibsmægler i Nykøbing S.

### 50 Aar

Den 10. Marts fylder Kaptajn C. R. Vilsmark 50 Aar. Kaptajn Vilsmark er Fører af s.s. »Birgit«, D/S »Dania«.

## POSITIONSLISTE PR. 7. MARTS 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Turk Island 3.3.  
s.s. *Aarø* ank. Kbhvn. 20.2.  
s.s. *Aase* afg. Gravesend 1.3. til Antwerpen.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Palermo 19.2.  
s.s. *Absalon* ank. Port de Bouc 23.2.  
m.s. *African Reefer* ank. Bahia Blanca 5.3.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Rotterdam 7.3. til Nordenham hjg.  
s.s. *Agnete* afg. Dakar 3.3.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Beyrouth 23.2.  
s.s. *Alabama* ank. Rosario 3.3.  
s.s. *Alf* ank. Oslo 26.2.  
s.s. *Alfa* pass. Gibraltar 6.3.  
s.s. *Algarve* forv. afg. Kbhvn. 10.3. til Middelhavet via Antwerpen.  
s.s. *Algier* afg. Antwerpen 3.3. til Casablanca.  
m.s. *Almena* ank. London 26.2.  
m.s. *Alsia*, Borch, pass. Ushant 7.3. p. R. t. Marseilles udg.  
s.s. *Alsund*, Hansen, pass. 48 Gr. N, 34 Gr. W. 5.3. p. R. t. Halifax, N.S.  
m.s. *American Reefer* pass. Dungeness 5.3.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. St. Thomas 2.3. til London hjg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 21.2.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. Panama 25.2.  
s.s. *Anna* pass. Gibraltar 7.3.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Osaka 7.3. udg.  
s.s. *Anne* afg. Vlissingen 16.2. til Alexandria.  
m.s. *Argentina* afg. Rio 27.2. til Madeira.  
m.s. *Arizona* ank. Kbhvn. 21.2.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Casablanca 22.2.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Raymond 5.3. til Seattle.  
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Las Palmas 7.3. til Freemantle udg.  
s.s. *Askø*, solgt.  
s.s. *Aslaug* afg. Alexandria 19.2. til Jaffa.  
m.s. *Asnæs* pass. Holtenau 28.2.  
m.s. *Astoria*, Nørregård, afg. Manzanillo 28.2.  
s.s. *Astra* ank. Port Royal 27.2.  
s.s. *Astrid*, Madsen, i canadisk Timecharter.  
m.s. *Australian Reefer* afg. Oran 8.3.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Holyhead 7.3. p. R. t. Kbhvn. hjg.  
s.s. *Avance* i Korsør siden 19.12.

### B

s.s. *Belgien* ank. Kbhvn. 6.3.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Antwerpen 26.2.  
s.s. *Bergenshus* afg. Aalesund 7.3. nordover.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Bes* pass. Southend 4.3.  
ss. *Betta* ank. Catania 7.3.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Barry 25.2.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Philadelphia 2.3.  
s.s. *Birgitte* pass. Gibraltar 11.2. til Jaffa.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, i vestindisk Timecharter.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Bonita*, Farup, ank. Piombino 3.3.  
m.s. *Boringia*, Kolls, pass. Finisterre 7.3. p. R. t. London hjg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Progreso 2.3.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Rotterdam 4.3. til Kbhvn.  
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Schiedam 4.3.  
s.s. *Brazilien* afg. Neufahrwasser 17.2. til River Plate.  
s.s. *Britta* pass. Ølandsrev 7.3.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Rotterdam 16.2.  
s.s. *Broholm* ank. Haifa 28.2.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 46, 41 N., 8, 05 Gr. W. 5.3. p. R. t. Huelva.  
s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 22.2. til Santos.

### C

m.s. *California* afg. Madeira 4.3. til Kbhvn.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Hull 5.3.  
m.s. *Canadian Reefer* pass. Dungeness 2.3.  
s.s. *Carmen* pass. Gibraltar 7.3.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 4.2.  
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 6.3.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Penang 30.1.  
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Las Palmas 7.3. til Dunkirk hjg.  
m.s. *Chilean Reefer* pass. Balbao 26.2.  
s.s. *Christiansborg* ank. Cagliari 6.3.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 10.2. til Rio.  
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Aruba 6.2.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Zeebrugge 13.2. til Ilkeos.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Aarhus 5.3.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt.  
m.s. *Columbia*, Broner, afg. Astoria Org. 24.2.  
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Antwerpen 22.2.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Danzig 6.3.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7.3.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	478,50	AMSTERDAM.....	254,10
BERLIN.....	191,85	STOCKHOLM.....	115,50
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	80,50	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,70	PRAG.....	16,50
ROM.....	25,40	WARSAWA.....	90,35

## D

- s.s. *Dagmar Clausen* ank. Kbhvn. 6.3.  
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 6.3.  
 s.s. *Dagmar* ank. Marans 5.3.  
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Oslo 6.3.  
 m.s. *Danmark* afg. Fowey 5.3., forv. ank. Nyborg 9.3.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Oslo 7.3. til Antwerpen udg.  
 s.s. *Delaware* afg. Bamble 23.2. til Boston, Mass.  
 s.s. *Douro* afg. Kbhvn. 8.3. til Hamburg.

## E

- s.s. *E. M. Dalgas* afg. Gdynia 17.2. til St. Thomas.  
 s.s. *Ebro* ank. Marseille 6.3.  
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Sfax 21.2.  
 s.s. *Ejffe Mærsk* afg. Danzig 3.3.  
 s.s. *Egholm* afg. Algier 4.3. til Antwerpen.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Le Havre 6.3.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Haifa 4.3.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Manchester 5.3.  
 s.s. *Elisabeth* pass. Helsingør 28.2.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 28.1.  
 s.s. *Ellen* oplagt.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 5.2.  
 s.s. *Else* ank. Preston 6.3.  
 s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Houston 27.2.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Wellington N.Z. 26.2.  
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.  
 s.s. *England*, Stengade, Dok Helsingør 2.3.  
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Helsingør 1.3. til Stettin.  
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erna* pass. Skagen 5.3.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Kingston 6.3. til Christobal udg.  
 s.s. *Ester* pass. Galata 5.3.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 26.2. p. R. t. Haifa.  
 m.s. *Euripa*, Rasmussen, ank. Grays Harbour 5.3. hjg.

## F

- s.s. *Fanø*, Korff, oplagt.  
 s.s. *Finland* ank. Antwerp 2.3.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Malacca 7.3. til Singapore udg.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Sunderland 5.3.  
 s.s. *Frankrig* afg. Bordeaux 3.3.  
 s.s. *Fredensborg* pass. Finisterre 4.3.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 9.2.  
 s.s. *Freya* ank. Ghent 19.2.  
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 5.3.  
 s.s. *Frode* ank. Kbhvn. 26.2.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

- s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 6.3. til Gulfen.  
 s.s. *Gerd* pass. Dungeness 19.2. p. R. t. Tel Aviv.  
 s.s. *Gerda* ank. L'Estaque 4.3.  
 s.s. *Gerda Toft* afg. Reykjavik 6.3.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 22.2.  
 s.s. *Gorm* ank. New Orleans 7.3.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hongkong 28.2.  
 s.s. *Grete* ank. Cardiff 7.3.  
 s.s. *Grønland*, Fischer, oplagt.  
 s.s. *Gudena* ank. Cagliari 28.2.  
 s.s. *Guðrun* afg. Dakar 12.2. til Dunkirk.  
 m.s. *Guðrun Mærsk* ank. London 15.2.  
 s.s. *Gunhild* ank. Goole 25.2.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Port Said 3.3.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 2.2. til Hongkong.  
 s.s. *Gyda* afg. Dungeness 8.2. til Jaffa.

## H

- s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, pass. Ushant 6.3. p. R. t. Bordeaux.  
 s.s. *Haljdan* ank. Danzig 7.3.  
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.  
 s.s. *Hanne* ank. Shields 3.3.  
 s.s. *Hans Broge* afg. Sfax 20.2. til Kalundborg.  
 s.s. *Hans*, From, ligger i Helsingør.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Halifax 24.2.  
 s.s. *Harald* ank. Danzig 2.3.  
 s.s. *Harriet* ank. Rotterdam 5.3.  
 s.s. *Helene* ank. Stettin 4.3.

- s.s. *Helga* ank. Valparaiso 7.3.  
 m.s. *Helvig* afg. Algiers 18.2. til Haifa.  
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Brunbüttelekoog 13.2.  
 s.s. *Henry Tegner* ank. Casablanca 17.2.  
 m.s. *Herdis* ank. Las Palmas 21.2.  
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 14.2. til Jaffa.  
 s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 4.3.  
 s.s. *Holland* ank. Fiskan 1.3.  
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Manila 17.2.

## I

- m.s. *India*, Krarup, afg. Dairen 7.3. til Kobe hjg.  
 s.s. *Inga* oplagt.  
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Gibraltar 2.3. vestg.  
 s.s. *Inger Toft* afg. Danzig 3.3.  
 s.s. *Inger* pass. Gibraltar 6.3.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, pass. Fayal 6.3.  
 m.s. *Ireland*, Meinertz, ank. Hamburg 5.3.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Danzig 4.3. til Ghent.  
 s.s. *Ivar* afg. Aalborg 4.3. til New York.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 5.3.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Barahona 1.3.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Ostermoor 17.2.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Singapore 5.3. udg.  
 s.s. *Jenny* ank. Oran 7.3.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Bayonne 3.3.  
 s.s. *Johanne* ank. Rochester 5.3.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Sete 1.3.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 8.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* afg. Bahia Blanca 16.2.  
 s.s. *Juliane* i Svendborg.  
 m.s. *Jullandia*, Topp, ank. Bangkok 28.2.  
 s.s. *Jutta* afg. Antwerpen 7.3.  
 s.s. *Jytte* pass. Ushant 23.2.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 3.3.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, oplagt.  
 s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. Ilheos 5.3.  
 s.s. *Karen* ank. Svendborg 24.2.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Havnefjord 17.2.  
 s.s. *Karla* afg. Barcelona 6.3.  
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 2.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Bombay 25.2.  
 s.s. *Keiserinde Dagmar* ank. Castellon 17.2.  
 s.s. *Kentucky* ank. Frederikshavn 22.2.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Ras Mallap 3.3. udg.  
 s.s. *Kirsten* ank. Castellon 21.2.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Bremen 1.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, Randers oplagt 28.2.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuellas.  
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 1.3.  
 s.s. *Knut* afg. Sunderland 2.3. til Sete.  
 s.s. *Kongea* i Kbhvn.

## L

- s.s. *Laila* afg. Inquique 7.3.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Colombo 7.3. til Aden hjg.  
 s.s. *Lars Kruse* afg. Free Town 24.2.  
 m.s. *Laura Mærsk* afg. Kbhvn. 1.3.  
 s.s. *Laura* afg. Hook 7.3.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Fushiki 28.2.  
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Kamaishi 27.2.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Habana 1.3.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
 s.s. *Lillian* afg. St. Louis 7.3.  
 s.s. *Lily* afg. Clyde 24.2. til Casablanca.  
 s.s. *Linda* ank. Kotka 7.3.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 1.3.  
 m.s. *Louisiana* afg. Svendborg 6.3. til Oslo.  
 s.s. *Lotta* ank. Haifa 7.3.  
 s.s. *Lotte* ank. Garston 23.2.  
 m.s. *Lundby* afg. Puerto Padre 28.2. til Lands End for Ordre.

## M

- s.s. *M. C. Holm* afg. Hampton Rds. 1.3. til Queenstown.  
 s.s. *Magnus* afg. Kbhvn. 7.3. til Dunkirk.  
 s.s. *Maja* afg. Gdynia 7.3.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Yokohama 5.3. udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Nakskov 6.3.  
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Shanghai 27.2.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Cardenas 27.2. til Baltimore.  
 s.s. *Margrete* ank. Svendborg 13.2.  
 s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 4.3. til London, ank. London 7.3.  
 s.s. *Maria* afg. Buenos Aires 27.2.  
 s.s. *Marianne* pass. Helsingør 3.3. sydg.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Tucupido 20.2.  
 s.s. *Marie Toft* ank. Rochester 4.3.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Jaffa 24.2.  
 s.s. *Marna* afg. New York 4.3.  
 m.s. *Marocco* afg. Catania 6.3. til Lissabon.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Philadelphia 4.3.



s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Marseilles 28.2.  
 s.s. *Marx* pass. St. Abbs Hd. 2.3. sydg.  
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 21.2. til River Plate.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Batoum 27.2.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Aden 4.3. til Colombo udg.  
 s.s. *Mercur* i Svendborg.  
 s.s. *Michael Jøhsen* afg. Singapore 10.2. til Bangkok.  
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 4.3. til Antwerpen.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Immingham 4.3. til Kbhvn.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Najaden* ank. Thømsen 2.3.  
 s.s. *Nancy* ank. Dublin 6.3.  
 s.s. *Nerma* afg. Dover 7.3.  
 s.s. *Nevada* ank. Kbhvn. 6.3.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Portland 4.2.  
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 17.2.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Boston 1.3.  
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.  
 s.s. *Niobe* ank. Bordeaux 7.3.  
 s.s. *Norco* oplagt.  
 m.s. *Nordbo* pass. Beachy Hd. 26.2. p. R. t. New York.  
 s.s. *Nordborg* pass. Landsend 7.3.  
 s.s. *Nordby* afg. Danzig 28.2. til London.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Rio de Janeiro 16.2. til New York.  
 m.s. *Norden* afg. Curacao 28.2. til Land's End.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Dakar 3.3.  
 m.s. *Nordhval* ank. Moji 22.2. p. R. t. New York.  
 m.s. *Nordkap* afg. Philadelphia 23.2. til Santos.  
 s.s. *Nordlys* ank. Cristobal 28.2.  
 m.s. *Nordpol* repareres i Nakskov.  
 m.s. *Nordvest* ank. Yokohama 2.3.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Bahia 5.3.

## O

s.s. *Odin* afg. Göteborg 8.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* ank. London 2.3.  
 s.s. *Oluf Mærsk* gfa. Safi 23.2.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Dakar 28.2.  
 m.s. *Oregon* forv. afg. Buenos Aires 8.3. til Santos.  
 s.s. *Orion* ank. Baltimore 20.2.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Rouen 2.3.  
 s.s. *Otto Petersen* afg. New York 28.2.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Bilbao 3.3.

## P

s.s. *P. Madsen* afg. Freetown 26.2. til Lagos.  
 s.s. *P. N. Damm* pass. Hammershus 1.3. østg.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Penang 7.3. til Port Said hjg.  
 s.s. *Paris*, Fenger Tendal, ank. Esbjerg 4.3.  
 s.s. *Paula* afg. Antwerpen 7.3.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Los Angeles 23.2. til Kobe udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 24.2.  
 s.s. *Pia* pass. Lessard 6.3.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Frederikshavn 18.2.

## R

s.s. *Ragnhild* pass. Lizard 2.3. p. R. t. New York.  
 s.s. *Randa* pass. Finisterre 7.3.  
 s.s. *Riga* afg. Drudega 4.3.  
 s.s. *Rigmor* afg. Bergen 25.2.  
 s.s. *Rikke* ank. Cardiff 2.3.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Danzig 27.2.  
 s.s. *Rita* i Dok i Frederikshavn.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Danzig 27.2.  
 s.s. *Robert* afg. Goole 22.2.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Jaffa 1.3.  
 s.s. *Rosenborg* pass. Finisterre 6.3.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 7.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Miri 17.1.  
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Cagliari 5.3.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Immingham 4.3. til Oslo.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Aalesund 5.3.  
 s.s. *Seine* ank. Dunkirk 4.3.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Cagliari 17.2.  
 m.s. *Selundia*, Væring, ank. Nakskov 3.3.  
 s.s. *Selma* pass. Ushant 7.3.  
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 5.3.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Sabang 5.3. til Aden hjg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Alexandria 5.3.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

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

s.s. *Signe* afg. Hoek van Holland 25.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Sigrun* afg. Liverpool 6.3. til Swansen.  
 s.s. *Sigrid* afg. Villa Real 25.2. til Ghent.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Greaker 2.3.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.  
 s.s. *Skagen* ank. Rouen 6.3.  
 s.s. *Skagerak* afg. Antwerpen 27.2.  
 s.s. *Skandia* afg. Baton Rouge 28.2. til Liverpool.  
 s.s. *Skjold* forv. afg. Havre 7.3. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 8.3. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Bromboro 4.3.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Danzig 24.2.  
 s.s. *Sophie* afg. Sunderland 28.2.  
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 6.3. til Rauders og Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Norfolk 4.3. til Moreheadisy.  
 s.s. *Stella* ank. Haifa 1.3.  
 m.s. *Stensby* forv. afg. Hamburg 7.3. til Frederikshavn for Dokning.  
 m.s. *Stjerneborg* ank. Osaka 1.3.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Danzig 5.3.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Bordeaux 1.3.  
 s.s. *Svanhild* afg. New York 4.3. til Oslo.  
 s.s. *Svanholm* afg. Antwerpen 3.3. til Alexandria.  
 s.s. *Svava* afg. Grenaa 7.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Cardiff 11.2. til St. John's (N.F.).  
 s.s. *Soborg* ank. Setubal 15.2.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 4.3. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Sydney 17.2.  
 s.s. *Tanja* afg. Haifa 3.3.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Francisco 1.3.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Sølvborg 8.3.  
 s.s. *Tekla* afg. Casablanca 27.2. til Dakar.  
 s.s. *Tennessee* afg. Gdynia 8.3. til Helsingør.  
 m.s. *Thyra S.* ank. Teneriffe 2.3.  
 s.s. *Tomsk* ank. Haifa 6.3.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Gdynia 7.3. til Skive.  
 s.s. *Tove* ank. Oporto 18.2.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Limhamn 5.3.  
 s.s. *Transporter* ank. Blyth 24.2.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Aalborg 8.3. til Nykøbing F.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 7.3. til Stettin.  
 s.s. *Tula* afg. Leixoes 4.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Tunis* afg. Haifa 7.3. til Rotterdam.  
 m.s. *Tureby* afg. New York 4.3. til Baltimore, Norfolk og retur til New York.

## U

s.s. *Uffe* afg. Antwerpen 4.3. til Aalborg.  
 s.s. *Ulla* afg. Buenos Aires 3.3.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Aberdeen 28.2.  
 s.s. *Uranienborg* pass. San Pedro 23.2.

## V

s.s. *Valborg* ank. Gibraltar 28.2.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Bremen 5.3.  
 s.s. *Venus* dokker i Kbhvn.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Antwerpen 28.2.  
 s.s. *Viborg* afg. Ostende 6.3.  
 s.s. *Viola* ank. Antwerpen 1.3.  
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 14.2. til River Plate.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Cape Finisterre 6.3.  
 s.s. *Will. Colding* ank. Danzig 27.2.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Blyth 3.3. til Kbhvn.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 7.3. til Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 1.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftet«

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

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weeseberg &amp; Christoffersen)

**STEVEDORES**

Telefon 2669

**R A N D E R S****STEVEDORE**Telefoner: 6820 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**DET FORENEDE FÆRGESELSKAB**Kontor  
Nordre Toldbod  
København K.  
Telefoner Central  
45 62 & 10562

anbefaler sig med  
**MOTORBAADE**  
til Proviant, Stores, Færge samt  
Trossføring, overalt i Havnen  
og paa Rheden.

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

**DANZIG**

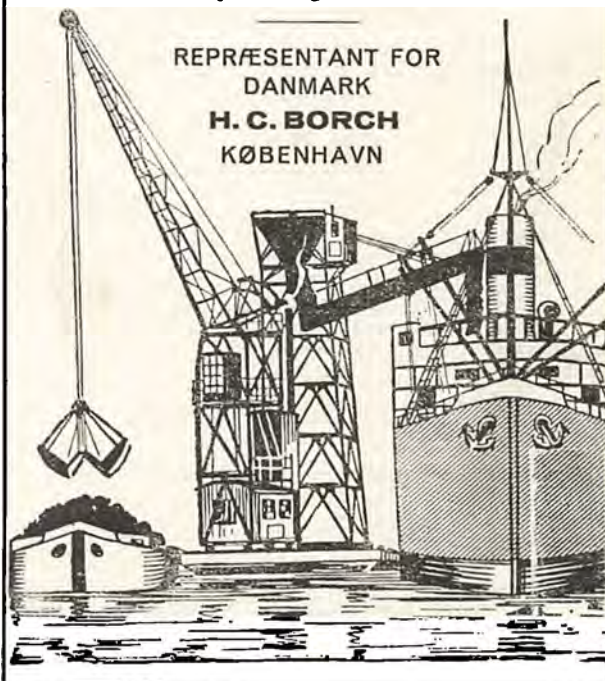
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK**H. C. BORCH**  
KØBENHAVN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

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

Repræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn.-K.  
Telefon: Central 13778.

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESFN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 8. Marts 1939.

Nr. 10.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tognos paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 60 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

710. (T). Sverige S.-Kyst. S.-lige Indløb til Karlskrona. Fyrbelysning slukkes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 9/609. Stockholm 1939.)

Den 9. Marts d. A. fra Mørkets Indtræden til omkring Kl. 2300 holdes følgende Fyr midlertidig slukket:

*Karlskrona, nedre og övre, Godnatt, Laboratoriehölmén, Pantarhölmén, nedre og övre, Koffardihölmén, yttre og inre, Karlskrona östra kaj, yttre og inre samt Verkö.*

Skibe, som i Løbet af ovenanførte Tid ankommer til S.-lige Indløb til *Karlskrona*, anmodes om at ankre eller lægge bi i Nærheden af *Karlskrona* Andvningstønde og der afvente Tidspunktet for Fyrenes Tænding.

*Godnatt Fyr*: c. 56° 08',<sub>6</sub> N. 15° 35',<sub>9</sub> E.

711. Sverige. Kalmarsund. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 9/607. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Lys- og Klokketønden *Norra angöringsbojen* c. 56° 42' N. 16° 24' E. *Krongrundet västra. Osvallsgrundet västra. Huvudet västra. Bosen.*

(E. f. S. Nr. 3/171 1939.)

712. Sverige. Arkö—Mem. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 9/606. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Ettersundet, sydöstra* og *nordvästra*. c. 58° 26' N. 16° 40' E.

(E. f. S. Nr. 4/244 1939.)

713. Sverige. Stockholm Skærgaard. Danziger Gatt. Midlertidig Lys- og Fløjte-tønde udlægges.

(U. f. s. Nr. 8/523. Stockholm 1939.)

En sort Lys- og Fløjte-tønde, *Danziger Gatt*, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>6</sub><sup>s</sup>, Mørke 5,<sub>4</sub><sup>s</sup> vil midlertidig blive udlagt paa 59° 49',<sub>35</sub> N. 18° 06',<sub>25</sub> E. samt indtil videre være udlagt aarlig fra c. 18. August—24. Oktober.

714. (P). Finland. Bottniske Bugt. Oulu. Koskela Fyr flyttes og forandres.

(U. f. s. Nr. 8/220. Helsingfors 1939.)

I Løbet af 1939 vil *Koskela Fyr* paa 65° 03' 00" N. 25° 25' 20" E. blive flyttet N. efter og samtidig forandres Fyrkarakteren.

715. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 6/218. Helsingfors 1939.)  
Ved Foraarsudlægningen 1939 ombyttes den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $60^{\circ} 24' 06''$  N.  $27^{\circ} 18' 43''$  E. med en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste.
716. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Mustamaa norra Fyr nedlagt.  
(U. f. s. Nr. 6/219. Helsingfors 1939.)  
*Mustamaa norra* Fyr paa  $60^{\circ} 26' 38''$  N.  $27^{\circ} 32' 12''$  E. er nedlagt.  
(Kort Nr. 277.)
717. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer atter i Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 6/235. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed:  
*Kiuseri* c.  $60^{\circ} 24',5$  N.  $27^{\circ} 56',9$  E. *Uuras* c.  $60^{\circ} 38',5$  N.  $28^{\circ} 35',4$  E. *Viipuri*  
c.  $60^{\circ} 43',0$  N.  $28^{\circ} 44',8$  E.  
(E. f. S. Nr. 6/403 1939.)
718. Finland. Finske Bugt. Pitkåpaasi. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 6/234. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Ristniemi* c.  $60^{\circ} 30'$  N.  $28^{\circ} 17'$  E. *Oritsaari. Pien Kalastaja. Halli.*  
(E. f. S. Nr. 6/407 1939.)
719. Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 6/233. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Alvatinniemi* c.  $60^{\circ} 28'$  N.  $28^{\circ} 28'$  E. *Ruonti.*  
(E. f. S. Nr. 6/408 1939.)
720. Finland. Finske Bugt. Uuras. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 6/232. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Patteri övre* c.  $60^{\circ} 38'$  N.  $28^{\circ} 35'$  E. *Patteri nedre. Humallahti övre og nedre. Ravansaari övre og nedre. Pinkeli. Tapola. Uuraanportti södra og norra. Tuppuransaari. Kuninkaansaari.*  
(E. f. S. Nr. 6/409 1939.)
721. Finland. Finske Bugt. Viipuri. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 6/231. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Turunsilta* c.  $60^{\circ} 43'$  N.  $28^{\circ} 45'$  E. *Viipuri övre og nedre. Ämmänpaalu. Kuposenkivi. Pikarluoto. Kuposensaari. Leppäluoto. Sekundankivi. Kälvisaari övre og nedre.*  
(E. f. S. Nr. 6/410 1939.)  
(Se Tillæg.)

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

722. Danmark. Sundet. Middelgrund S. Lystønde atter i Orden.  
Lystønden *Middelgrund S.* paa c.  $55^{\circ} 40'$  N.  $12^{\circ} 41'$  E. viser atter normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 9/704 1939.)
723. (P). Sverige. Sundet. Indløbet til Mølle Havn. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 48/3250. Stockholm 1938.)  
Ved Foraarsudlægningen 1939 inddrages den røde Stage med nedadvendt Kost paa  $56^{\circ} 17',02$  N.  $12^{\circ} 29',40$  E. og erstattes med en sort Stage med 1 Ballon, som udlægges paa  $56^{\circ} 17',05$  N.  $12^{\circ} 29',40$  E.  
(Kort Nr. 312, 210, 247, 278 og 211. Danske Lods, Side 245.)



**724. (T). Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn udvides. Advarsel.**  
Omkring den 10. Marts d. A. paabegyndes en Udvidelse af *Odden Havn*. Havnens Nordmole vil blive forlænget c. 125 m, og der vil blive bygget et nyt Havnebassin E. for den gamle Havn. Under Arbejdet med Forlængelsen af Nordmolen vil der fra c. den 10. ds. være nedrammet en Pæl c. 130 m E. for Havnefyret. Al Sejlads til og fra Havnen skal foregaa E. og S. om den nævnte Pæl, som om Natten er forsynet med en grøn Lanterne, der lyser hele Horizonten rundt.

c. 55° 58',<sub>1</sub> N. 11° 22',<sub>2</sub> E.

(Kort Nr. 227. Havnelods, Side 157.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**725. Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Oplysning om Afmærkning.**

#### I. Baaker opført:

1. a. Paa *Mollegrund*. Forbaake, rød Stangbaake med Trekant med opadvendt Spids paa 56° 34' (36") N. 10° 16' (00") E.

b. Bagbaake, rød Stangbaake med Trekant med Spidsen nedad paa 56° 34' (18") N. 10° 15' (18") E.

2. a. Paa *Vederne*. Forbaake, rød Stangbaake med Trekant med Spidsen opad paa 56° 30' (00") N. 10° 14' (00") E.

b. Bagbaake, rød Stangbaake med Trekant med Spidsen nedad paa 56° 29' (28") N. 10° 13' (57") E.

II. Den væltede Baake med hvidt Kryds paa 56° 34' (30") N. 10° 15' (58") E., ved E.-Siden af *Mollegrund*, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 11/937 1937.)

#### III. Nyt Sømærke.

En hvid Stage er udlagt paa 56° 34' (32") N. 10° 16' (02") E.

#### IV. Hvide Reflektorer er anbragt følgende Steder:

a. Paa rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 56° 35' (11") N. 10° 17' (16") E., i Svinget ved *Raaby Odde*.

b. Paa Forbaaken I. 1. a.

c. Paa den røde Baake paa NW.-lige Hjørne ved Indsejlingen til Kanalen paa 56° 32' (43") N. 10° 14' (03") E.

d. Paa den hvide Baake paa NE.-lige Hjørne ved Indsejlingen til Kanalen paa 56° 32' (43") N. 10° 14' (07") E.

e. Paa Baaken paa 56° 30' (12") N. 10° 13' (54") E., ved Svinget ud for *Stovringgaard*.

V. Betegnelsen *Stenrev* paa 56° 34' (48") N. 10° 16' (42") E. skal udtages af Kortet, da det er misvisende.

(Kort Nr. 273 og 259. Danske Lods, Side 150. Sum.-Fort. Side 29.)

**726. (P). Sverige. Kattegat. Tylögrundet. Nyt Sømærke udlægges.**

(U. f. s. Nr. 48/3251. Stockholm 1938.)

Ved Forarsudlægningen 1939 udlægges en sort Stage med hvidt Bælte paa 56° 38',<sub>26</sub> N. 12° 42',<sub>63</sub> E., E. for *Tylögrundet*.

(Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 228.)

**727. (P). Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 9/618. Stockholm 1939.)

Omkring den 15. Marts d. A. vil Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. for et Tidsrum af c. 1½ Maaned midlertidigt blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakteren er uforandret. Lufttaagesignal gives med Tyfon, Et-Stød hver 30<sup>s</sup>. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal eller Radiofyr.

**728. (P). Danmark. Limfjorden. Logstor Grunde Ledefyr. Bagfyr Lysevne forøges.**

I Løbet af Foraaret 1939 vil *Logstor Grunde* Bagfyr paa 56° 58' 25" N. 9° 17' 33" E. blive ændret saaledes, at Fyrets Lysevne forøges fra 19 Sm til 20 Sm. Iøvrigt uforandret.

(Fyr-Fort. Nr. 626 a.)

**729. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,8 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 5,5 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,3 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,0 m, i *Svaneholm Løb*: 0,3 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 5,8 m over *Havrevsten* og 5,5 m i *Svaneholm Fyrlinie*, og 4,3 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 3,0 m.

b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 2,8 m.

c. 56° 42' (32") N. 8° 13' (32") E. — 2,0 m.

(E. f. S. Nr. 7/495 1930.)

**730. Sverige. Skagerrak. Indløbet til Lysekil. Tovas ungar Lys- og Fløjtetønde flyttet.**

(U. f. s. Nr. 9/620. Stockholm 1939.)

Lys- og Fløjtetønden *Tovas ungar* er flyttet til 58° 14',<sub>11</sub> N. 11° 15',<sub>72</sub> E., 2,2 Sm 313',<sub>5</sub> fra Varden paa *Bonden*.

(Kort Nr. 236.)

**731. (P). Sverige. Skagerrak. Smögen. Nyt Sømærke udlægges.**

(U. f. s. Nr. 48/3254. Stockholm 1938.)

Ved Foraarsudlægningen 1939 udlægges en rød Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa 58° 21',<sub>10</sub> N. 11° 09',<sub>40</sub> E., W. for Grunden *Segebåden*.

(Kort Nr. 236.)

**732. (P). Sverige. Skagerrak. Indløbet N. om Koster. Nyt Sømærke udlægges.**

(U. f. s. Nr. 48/3256. Stockholm 1938.)

Ved Foraarsudlægningen 1939 udlægges en rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 58° 54',<sub>10</sub> N. 10° 54',<sub>00</sub> E., S. for Grunden *Det grunda* (7 m).

(Kort Nr. 236.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**733. Norge. Rogaland. Haugesund Havn. Uddybning.**

(E. f. S. Nr. 4/129. Oslo 1939.)

6,5 m Grunden og 7 m Grunden henholdsvis 250 m 217° og 260 m 209° fra *Garpe-skjær Fyr*, der er beliggende paa c. 59° 24',<sub>7</sub> N. 5° 15',<sub>7</sub> E., er bortgravet saaledes, at Dybden ved Springtidslavvande er 9,2 m.

**734. England. East Goodwin Fyrskib. Fyrkarakter forandret.**

(N. t. M. Nr. 8. Trinity House, London 1939.)

*East Goodwin Fyrskib* paa c. 51° 13' N. 1° 36' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 14,5<sup>s</sup>. Den forreste Del af Fyrlanternens nederste Del er malet hvid og vil blive belyst om Natten.

**735. England. Haishborough Sand. Vrag uskadeliggjort.**

(N. t. M. Nr. 457. London 1939.)

Vraget af Dampskibet *Cantabria*, der ligger sunket paa 53° 01' 10" N. 1° 30' 25" E., er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er 13,7 m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 46/3276 1938. Kort Nr. 204.)

**736. (T). Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer, Lystønder og Vagtskibe. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 426. London 1939.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 7/503 1939 meddeles, at den deri omtalte Flytning af Lystønder og Udlægning af Vagtskibe nu har fundet Sted.

Foruden den tidligere givne Advarsel henledes Opmærksomheden paa, at Skibe ikke maa passere hinanden under Passagen mellem Vagtskibene eller Lystønderne, der afmærker Aabningen i Undervandshindringen.

Udgaende Skibe har Forret til at passere Gennemsejlingsaabningen overfor indkommende Skibe, og indkommende Skibe advares imod at nærme sig Vagtskibene indenfor en Afstand af  $\frac{1}{2}$  Sm, førend de har forvissat sig om, at intet Skib er for udgaende.

Oxcars Fyr: c.  $56^{\circ} 01' N. 3^{\circ} 17' W.$

(E. f. S. Nr. 7/503 1939.)

(Se Tillæg.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**

**737. Frankrig. Saint-Malo Bugt. Baaker genopført.**

(A. a. N. Nr. 7/511. Paris 1939.)

Nedennævnte Baaker er genopført:

- a. *La Mercière (Plateau de la Rance)*. c.  $48^{\circ} 38',_1 N. 2^{\circ} 02' W.$
- b. *Le Mouillé (Passage du Décollé)*. c.  $48^{\circ} 38',_9 N. 2^{\circ} 04' W.$

(E. f. S. Nr. 8/577 1939.)

**738. (T). Frankrig. Tréguier Anduvning. Oplysning om Afmærkning.**

(A. a. N. Nr. 7/515. Paris 1939.)

1. Tønden *Le Taureau* paa c.  $58^{\circ} 51',_3 N. 3^{\circ} 10',_8 W.$  er forsvundet.
2. Nedennævnte Baaker er odelagt:  
*Le Crapaud* c.  $48^{\circ} 52',_1 N. 3^{\circ} 10',_5 W.$   
*Notar* c.  $48^{\circ} 51',_5 N. 3^{\circ} 10',_2 W.$

**739. (T). England S.-Kyst. Spithead. Lystønde midlertidig flyttet.**

(N. t. M. Nr. 428. London 1939.)

Den røde Lystønde paa  $50^{\circ} 46' (30'') N. 1^{\circ} 12' (50'') W.$  er midlertidig flyttet c. 0,7 Sm i Retningen  $78^{\circ}$ .

**740. England W.-Kyst. Workington. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 427. London 1939.)

Det grønne, faste Fyr paa c.  $54^{\circ} 39' N. 3^{\circ} 35' W.$ , c. 150 m 60' fra det hvide Fyr med Formærkelser paa *South Pier*, er upaalideligt.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**

**741. Frankrig. Goulet de Brest. Lystønde atter normal.**

(A. a. N. Nr. 7/509. Paris 1939.)

Lystønden *Les Fillettes* paa c.  $48^{\circ} 18',_9 N. 4^{\circ} 35',_7 W.$  lyser atter med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 8/587 1939.)

**742. Afrika W.-Kyst. Sierra Leone. Sherbro Floden. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 465. London 1939.)

Sort Stumpstønde No. 5 paa c.  $7^{\circ} 44' N. 12^{\circ} 52' W.$  er ombyttet med en sort Lystønde No. 5 med kegleformet Topbetegnelse og som viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.

**743. Afrika W.-Kyst. Gabon Flodens Indløb. Tønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 475. London 1939.)

Den sorte Spidstønde paa c.  $0^{\circ} 24' N. 9^{\circ} 21' E.$  er permanent inddraget.

744. Newfoundland. Lamalin Havn Anduvning. Fyrtaarn forandret.  
(N. t. M. Nr. 455. London 1939.)  
*Bluff Head* Fyrtaarn paa c.  $46^{\circ} 49' N.$   $55^{\circ} 47' W.$ , c. 1,2 Sm  $158^{\circ}$  fra *Bluff Head*, er nu et rundt, rødt og hvidt, lodret stribet Jerntaarn.
745. Nova Scotia. Cape Breton Island. Enragee Point Fyr. Synsvidde.  
(N. t. M. Nr. 6/295. Washington 1939.)  
*Enragee Point* Fyr paa c.  $46^{\circ} 39' N.$   $61^{\circ} 01' W.$  har en Synsvidde af 12 Sm.
746. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Cuckold Fyr. Taagesignal forandres.  
(N. t. M. Nr. 6/298. Washington 1939.)  
Omkring den 15. Marts d. A. forandres Taagesignalet ved *Cuckold* Fyr paa c.  $43^{\circ} 47' N.$   $69^{\circ} 39' W.$  til Et-Stød hver  $20^s$ , Stød  $2,5^s$ , Pause  $17,5^s$ .
747. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Newburyport Harbour. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 7/370. Washington 1939.)  
*Newbury Port Harbour* Fyr paa c.  $42^{\circ} 49' N.$   $70^{\circ} 49' W.$  er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys. Lysevnen er forøget.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

748. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Timbalier Island. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 7/373. Washington 1939.)  
*Timbalier Island* Fyr paa c.  $29^{\circ} 03' N.$   $90^{\circ} 22' W.$  er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver  $4^s$ , Blink  $0,1^s$ , Mørke  $3,4^s$ . Fyret er ubevogtet.
749. Colombia. Santa Marta Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 9/906. Berlin 1939.)  
*Santa Marta* hvide Fyr med En-Formørkelser paa c.  $11^{\circ} 15' N.$   $74^{\circ} 15' W.$  er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $15^s$ .
750. St. Domingo. Point Palenque. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 7/378. Washington 1939.)  
Paa *Point Palenque* er paa  $18^{\circ} 13' (30'') N.$   $70^{\circ} 09' (00'') W.$  tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $4^s$ , Mørke  $6^s$ . Synsvidde: 14 Sm.
751. Brasilien. Porto de Recife. Aituba Lystønde forandret.  
(A. a. N. Nr. III/16. Rio de Janeiro 1939.)  
*Aituba* Lystønde paa c.  $8^{\circ} 06' S.$   $34^{\circ} 51' W.$  er malet sort og Fyrkarakteren er ændret til hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Iøvrigt uforandret.
752. Argentina. Rio de la Plata. Buenos Aires Anduvning. Vrag afmærket.  
(N. t. M. Nr. 437. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $34^{\circ} 35' S.$   $58^{\circ} 13' W.$ , 8,1 Sm  $76\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *La Prensa* Taarn. En grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $3^s$ , er udlagt tæt NE. for Vraget.
753. Chile. Patagonian Channels. Sarmiento Channel. Gregg Bugt. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 7/380. Washington 1939.)  
Ved N.-Siden af Indløbet til *Gregg* Bugt er paa c.  $51^{\circ} 49' S.$   $73^{\circ} 53' W.$  tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $12^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $10,5^s$ . Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidt Taarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra  $150^{\circ}$  til  $0^{\circ}$ .

754. Chile. Golfo de Ancud. Isla Quinchao. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 7/381. Washington 1939.)  
Ved Foden af Pieren ved *Achao* er paa  $42^{\circ} 28' 10''$  S.  $73^{\circ} 30' 00''$  W. tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 7 m. Hvid, trebenet Fyrbaake.
755. Chile. Golfo de Ancud. Amnístia Banke udvidet sig. Tønde flyttet.  
(N. t. M. Nr. 7/382. Washington 1939.)  
*Amnístia* Banke har udvidet sig c.  $\frac{1}{2}$  Sm W. efter. Tønden, som afmærker Banken, er flyttet til  $41^{\circ} 57' 35''$  S.  $73^{\circ} 08' 25''$  W.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

756. Frankrig. Port-de-Bouc. Oplysning om Dybgaende.  
(N. f. S. Nr. 5/510. Berlin 1939.)  
Det største tilladte Dybgaende andrager i Løbet til *Port-de-Bouc*  $8,5$  m, paa Reden og i *Lavéra* Petroleumshavn  $8$  m, ved *Quai de la Lègue*  $7,62$  m, i *Marseille-Rhône* Kanalen, i Løbet til *L'étang de Berre*, *Poste d'accostage de la Mède* og *Port de la Point de Berre*  $7,95$  m.  
c.  $43^{\circ} 24' N.$   $4^{\circ} 59' E.$
757. Korsika. Bonifacio Munding. Cap Feno Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 7/516. Paris 1939.)  
*Cap Feno* Fyr paa c.  $41^{\circ} 23',5$  N.  $9^{\circ} 05',9$  E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ , Lys  $4,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ . Synsvide: 19 Sm.  
(E. f. S. Nr. 3/229 1939.)
758. Italien W.-Kyst. Viareggio. Oplysning om Dybde.  
(N. f. S. Nr. 9/890. Berlin 1939.)  
I den N.-lige Halvdel af Havneindløbet har man fundet et Omraade med Dybder paa  $2,5$  m.  
c.  $43^{\circ} 52' N.$   $10^{\circ} 14' E.$
759. Italien W.-Kyst. Munden af Tiberen. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 447. London 1939.)  
Det røde Fyr med Formørkelser paa  $41^{\circ} 44' (30'') N.$   $12^{\circ} 13' (30'') E.$ , ved Indløbet til *Fiumara Grande*, er nedlagt.
760. Italien W.-Kyst. Ischia. Fyrs Synsvide.  
(N. f. S. Nr. 9/892. Berlin 1939.)  
a. *Castello d'Ischia* Fyr paa c.  $40^{\circ} 44' N.$   $13^{\circ} 58' E.$  Synsvide: 15 Sm.  
b. *Forio d'Ischia* Fyr paa c.  $40^{\circ} 44' N.$   $13^{\circ} 52' E.$  Synsvide: 8 Sm.
761. Italien W.-Kyst. Neapol Bugt. Pozzuoli Bugt. Pozzuoli. Fyrs Synsvide.  
(N. f. S. Nr. 9/893. Berlin 1939.)  
*Pozzuoli* Fyr paa c.  $40^{\circ} 49' N.$   $14^{\circ} 07' E.$  Synsvide: 10 Sm.
762. Jugoslavien. Adriaterhavet. Meljine Bugt. Grund udvidet sig.  
(N. t. M. Nr. 432. London 1939.)  
Grunden paa c.  $42^{\circ} 27' N.$   $18^{\circ} 34' E.$ ,  $0,1$  Sm  $144^{\circ}$  fra det røde Blinkfyr paa Værftet ved E.-Siden af *Meljine* Bugt, udvider sig.
763. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Ledefyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 474. London 1939.)  
*Podkhodnoi Channel* hvide Ledefyr med En-Formørkelser er nedlagt. Fyrbaakerne forbliver staaende. c.  $47^{\circ} 04' N.$   $39^{\circ} 10' E.$

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

764. Røde Hav W.-Kyst. Khor Dakliyat. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 444. London 1939.)  
Fortøjtønden paa c.  $15^{\circ} 38' N.$   $39^{\circ} 29' E.$ , c. 0,12 Sm 51° fra Fyret paa Pierhovedet, er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser.
765. (T). Ceylon E.-Kyst. Trincomali Harbour. Undervandshindringer. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 466. London 1939.)  
Indtil videre vil der være udlagt Tønder og Undervandshindringer i den W.-lige Halvdel af Løbet mellem *Small Sober Island* og *Ostenberg Point*. Alle Skibe skal for ind- og udgaaende passere det grønne, faste Fyr tæt N. for *Ostenberg Point* i en Afstand af ikke over 0,1 Sm.  
c.  $8^{\circ} 32\frac{1}{2}' N.$   $81^{\circ} 13' E.$

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

766. Singapore Stræde. Pulo Sebarok S. Tønde udlagt. Baake ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 467. London 1939.)  
1. En rød Spidstønde med Ballon er udlagt paa c.  $1^{\circ} 12' N.$   $103^{\circ} 48' E.$ , 0,74 Sm 124° fra S.-Spidsen af *Pulo Sebarok*.  
2. Pælebaaken, der i Kortet er angivet paa Revet c. 0,1 Sm NW. for (1), er ødelagt.
767. (P). Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Palembang Floden. Farvandet W. for Pajoeng. Lystønde udlægges.  
(B. a. Z. Nr. 43/495. 's-Gravenhage 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges paa c.  $2^{\circ} 22',8 S.$   $104^{\circ} 54',5 E.$ , S. for Øen *Beroek (Pro)*, en hvid Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 5<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>.
768. (T). Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Tanjong Datu N. Undervandshindring.  
(N. t. M. Nr. 477. London 1939.)  
Et Skib rapporterer at have tøret en Undervandshindring paa c.  $2^{\circ} 08' N.$   $109^{\circ} 41' E.$
769. Japan. Tokyo Bugt. Yokohama Ko. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 452. London 1939.)  
1. En sort Lystønde *No. 1*, der viser grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er udlagt paa c.  $35^{\circ} 28' N.$   $139^{\circ} 42' E.$ , 0,206 Sm 228½° fra det røde, faste Fyr paa W.-Enden af *Ogi Shima* Bølgebryder.  
2. Den sorte Spidstønde tæt NE. for (1) er permanent inddraget.
770. Japan. Osaka Bugt. Osaka. Oplysning om Luftfyrr.  
(N. t. M. Nr. 468. London 1939.)  
1. Paa c.  $34^{\circ} 48' N.$   $135^{\circ} 25' E.$ , 7,1 Sm 328° fra *Osaka* vekslede Gruppe-Luft-Blinkfyrr, er tændt et nyt Luftfyrr, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Tremmeværkstaarn.  
2. Det hvide Luft-Blinkfyrr paa c.  $34^{\circ} 37' N.$   $135^{\circ} 28' E.$ , c. 3,3 Sm 102½° fra S.-lige Bølgebryder, er nedlagt.
771. Japan. Kyushu W.-Kyst. Nagasaki Harbour. Kendeligt Spir.  
(N. t. M. Nr. 476. London 1939.)  
Et kendeligt, hvidt Spir er opført paa c.  $32^{\circ} 44' N.$   $129^{\circ} 52' E.$ , 0,28 Sm 10° fra *Nabekamuri Yama* Triangulationsmærke.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

772. Danmark. Meddelelse fra Søkort-Arkivet.

Fra og med 1. April er Numrene paa danske Søkort, som følger:

No.	Titel.
<i>I. Nordlige Ishav og Atlanterhavet — Arctic and Atlantic Ocean.</i>	
<i>Grønland — Greenland.</i>	
1.	<i>Grønlands Vestkyst, Upernivik — Etah — Westcoast of Greenland, Upernivik — Etah.</i>
2.	<i>Grønlands Vestkyst, Kap Farvel — Upernivik — Westcoast of Greenland (Cap Farvel — Upernivik).</i>
3.	<i>Grønlands Østkyst — Eastcoast of Greenland.</i>
4.	<i>Vestkysten af Grønland, Holsteinsborg — Upernivik — Westcoast of Greenland. Holsteinsborg — Upernivik.</i>
5.	<i>Vestkysten af Grønland, Arsuk — Holsteinsborg — Westcoast of Greenland, Arsuk — Holsteinsborg.</i>
7.	<i>Vestkysten af Grønland, Disko Bugt — Westcoast of Greenland, Disko Bay.</i>
9 A.	<i>Vestkysten af Grønland, Indløbet til Færingehavnen — Westcoast of Greenland, Entrance to Færingehavnen.</i>
10 A.	<i>Arsuk Fjord.</i>
11.	<i>Grønland, sydlige Del — Greenland, southern part.</i>
<i>Atlanterhavet — Atlantic Ocean.</i>	
20.	<i>Nordlige Atlanterhav — Northern Atlantic Ocean.</i>
21.	<i>Island og Færøerne — Iceland and Færoe Islands.</i>
<i>Island — Iceland.</i>	
25.	<i>Island, østlige Del — Eastern part.</i>
26.	<i>Island, vestlige Del — Western part.</i>
<i>Islands Sydkyst — Southcoast of Iceland.</i>	
30.	<i>Vestrahorn — Dyrhólaey.</i>
31.	<i>Dyrhólaey — Reykjavik.</i>
32.	<i>Hjörleifshöfði — Vestmannaeyjar.</i>
33.	<i>Vestmannaeyjar — Selvogsbanki.</i>
<i>Islands Vestkyst — Westcoast of Iceland.</i>	
40.	<i>Faxe Bugt (Faxeflói) — Gulf of Faxe.</i>
41.	<i>Snæfellsjökull — Kap Nord (Horn) — North Cape (Horn).</i>
42.	<i>Breidifjörður.</i>
43.	<i>Fjorde og Ankerpladser — Fjords and anchorages — Reykjavik, Hvalfjörður, Borgarfjörður, Sydra Skógarnes, Búdir.</i>
44.	<i>Breidifjörður Øst for — East of — Flatey, Indsejlingen til — entrance to — Skardstöð, Salthólmavik og — and — Króksfjardarnes.</i>
45.	<i>Reykjavik og Hafnarfjörður med Omgivelser — Reykjavik and Hafnarfjörður with approaches.</i>
46.	<i>Borgarfjörður.</i>
<i>Islands Nordkyst — Northcoast of Iceland.</i>	
60.	<i>Húnaflói (Skagastrand Bugt — Bay).</i>
61.	<i>Skagafjörður — Langanes.</i>
62.	<i>Siglufjörður Havn — harbour.</i>

No.	Titel.
<i>Islands Østkyst — Eastcoast of Iceland.</i>	
70.	<i>Langanes — Vestrahorn.</i>
72.	<i>Digranes — Kögur.</i>
73.	<i>Kögur — Reyðarfjörður.</i>
74.	<i>Reyðarfjörður — Eystrahorn.</i>
<i>Færoerne — Færoe Islands.</i>	
21.	<i>Island og Færoerne — Iceland and Færoe Islands.</i>
80.	<i>Færoerne med omgivende Flak — Færoe Islands with surrounding banks.</i>
82—83.	<i>Færoerne (2 Blade) — Færoe Islands (2 sheets).</i>
84.	<i>Færoerne, Havne og Ankerpladser — Færoe Islands, harbours and anchorages.</i>
<i>I I. Nordsoen og Skagerrak — North Sea and Skagerrak.</i>	
90.	<i>Nordsoen, Nordlige Blad — North Sea, northern sheet.</i>
91.	<i>Nordsoen, Sydlige Blad — North Sea, southern sheet.</i>
92.	<i>Skagerrak.</i>
93.	<i>Jyllands Vestkyst — Westcoast of Jutland.</i>
94.	<i>Horns Rev med Omgivelser — Horns Reef and approaches.</i>
95.	<i>Graadby.</i>
96.	<i>Lister Dyb.</i>
<i>I I I. Kattegat og — and — Limfjorden.</i>	
100.	<i>Kattegat.</i>
101.	<i>Kattegat, Nordlige Blad — northern sheet.</i>
102.	<i>Kattegat, Sydlige Blad — southern sheet.</i>
103.	<i>Kattegat, Sydvestlige Del (Samsø Bælt) — southwestern part, (Samsø Belt).</i>
104.	<i>Limfjorden samt — and — Mariager — og — and — Randers Fjord.</i>
106.	<i>Limfjorden fra — from — Hals til — to — Aalborg.</i>
110.	<i>Mariager Fjord.</i>
111.	<i>Randers Fjord.</i>
112.	<i>Aarhus Bugt og tilstødende Færvande — and adjacent waters.</i>
113.	<i>Horsens Fjord.</i>
114.	<i>Færvandet Nord for — Waters North of — Fyn samt — with — Horsens og — and — Vejle Fjord.</i>
115.	<i>Odense Fjord.</i>
116.	<i>Isefjord.</i>
<i>I V. Sundet og Bælterne — The Sound and Belts.</i>	
125.	<i>Sundet og Bælterne, Nordlige Del — The Sound and Belts, northern part.</i>
126.	<i>Sundet og Bælterne, Sydlige Del — The Sound and Belts, southern part.</i>
<i>Sundet — The Sound.</i>	
130.	<i>Sundet — The Sound.</i>
131.	<i>Sundet, Nordlige Del — The Sound, northern part.</i>
132.	<i>Sundet, Sydlige Blad — The Sound, southern sheet.</i>
133.	<i>København med Løbene dertil — Copenhagen with approaches.</i>
134.	<i>København, Red og Havn — Copenhagen, Road and harbour.</i>
<i>Store Bælt — Great Belt.</i>	
140.	<i>Store Bælt — Great Belt.</i>
141.	<i>Store Bælt, Nordlige Blad — Great Belt, northern sheet.</i>
142.	<i>Store Bælt, Sydlige Blad — Great Belt, southern sheet.</i>



No.	Titel.
143.	<i>Store Bælt mellem Sprogø og Langeland — Great Belt between Sprogø and Langeland.</i>
144.	<i>Nakskov Fjord.</i>
	<i>Lille Bælt — Little Belt.</i>
150.	<i>Lille Bælt — Little Belt.</i>
151.	<i>Lille Bælt, Nordlige Del — Little Belt, northern part.</i>
152.	<i>Lille Bælt, Sydlige Del — Little Belt, southern part.</i>
153.	<i>Haderslev Fjord og Havn — and harbour.</i>
154.	<i>Flensborg Fjord.</i>
155.	<i>Als Sound og — and — Augustenborg Fjord.</i>
	<i>V. Farvandene Syd for Sjælland og Fyn — Waters South of Sjælland and Fyn.</i>
	<i>Smaalandsfarvandet.</i>
160.	<i>Smaalandsfarvandet, Vestlige Del — western part.</i>
161.	<i>Smaalandsfarvandet, Østlige Del — eastern part -- Bøgestrøm.</i>
162.	<i>Grønsund.</i>
163.	<i>Guldborg Sund, Nordlige Del -- northern part.</i>
	<i>Farvandet Syd for Fyn — Waters South of Fyn.</i>
170.	<i>Farvandet Syd for Fyn — Waters South of Fyn.</i>
171.	<i>Svendsborg Sund.</i>
172.	<i>Rudkøbing Løb.</i>
	<i>VI. Østersøen — Baltic Sea.</i>
180.	<i>Østersøen, Vestlige Del, samt Sundet og Bælterne — Baltic Sea, western part with the Sound and the Belts.</i>
181.	<i>Østersøen, Sydlige Del — Baltic Sea, southern part.</i>
182.	<i>Østersøen, Nordlige Del — Baltic Sea, northern part.</i>
183.	<i>Finske Bugt, Vestlige Del — Gulf of Finland, western part.</i>
184.	<i>Finske Bugt, Østlige Del -- Gulf of Finland, eastern part.</i>
185.	<i>Østersøen, Vestlige Del, Kieler Bugt — Baltic sea, western part, Gulf of Kiel.</i>
186.	<i>Østersøen mellem Langeland og Dars — Baltic Sea between Langeland and Dars.</i>
187.	<i>Østersøen mellem Falsterbo og Dars — Baltic Sea between Falsterbo and Dars.</i>
188.	<i>Østersøen mellem Falsterbo og Christiansø — Baltic Sea between Falsterbo and Christiansø.</i>
189.	<i>Bornholm med Omgivelser -- Bornholm with approaches.</i>
190.	<i>Fakse Bugt.</i>
191.	<i>Gedser Rev med Løbene til -- with channels to -- Nysted.</i>
A.	<i>Tegn og Forkortelser anvendt i Søkortene — Signs and abbreviations adopted on the charts.</i>
C.	<i>Oversigtskort over Danmark med omgivende Farvande — General chart of Denmark with surrounding waters.</i>

(E. f. S. Nr. 2/165 1939.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Kort eller

Bogs Nr.

N 641

*England:*

Africa, South Coast. — Approaches to Port Elizabeth.

Limits. — Lat. 33° 51' S. to 34° 05' S.

Long. 25° 30' E. to 25° 55' E.

Port Elizabeth.

- R 1675 Africa, West Coast. — River Pongo.  
 R 2139 Central America. — Port Nuevo.  
 R 3846 Persian Gulf. — Shatt al Arab. — Sheet 5.  
 † 641 Port Elizabeth.  
 † 642 Algoa bay.  
 T Supplement No. 5 to Persian Gulf Pilot.  
 N Admiralty Tide Tables, Part II, 1938.  
 T Supplement No. 4 to North Sea Pilot, Part III.  
 T Supplement No. 8 to South America Pilot, Part II.  
 T Supplement No. 1 to China Sea Pilot, Vol. III.  
 T Supplement No. 4 to West Indies Pilot, Vol. III.  
 T Supplement No. 6 to Channel Pilot, Part. I.  
 R 2827 Cuba. — Port Gibara.  
 R 3142 River Maas. — Hook of Holland to Rotterdam.  
 R 1916 North America, West Coast. — Nootka Sound.  
 R 2599 Red Sea. — Jidda with its approaches.

*Sverige:*

- T Supplement till 1938 års lista över svenska fyrar.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

773. Finland. Finske Bugt. Kalbådagrund Fyrskib genudlagt.  
 (Telegram fra Lødskontoret i Helsingfors.)  
 Fyrskibet *Kalbådagrund* paa c. 59° 58' N. 25° 36' E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 2/114 1939.)

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

774. Danmark. Sundet. Kongedyb. Tønder genudlagt.  
 Nedennævnte Tønder er atter udlagt paa Plads:  
*Trekroner NW.* (55° 42' (15") N. 12° 36' (52") E.) *Trekroner NE.* *Trekroner SE.* *Mellemfort N.* *Mellemfort SE.*  
 (E. f. S. Nr. 52/3714 1938.)

775. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb N. Lystønde slukket.  
 Lystønden *Rudkøbing Løb N.* paa c. 54° 59' N. 10° 43' E. er for Tiden slukket. Den vil snarest blive tændt.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

776. Danmark. Hanstholm. Mole istandsat. Havnefyr atter tændt.  
 Den yderste Del af *Hanstholm* Havnemole, der var ødelagt, er atter istandsat og det derpaa staaende Havnefyr tændt.  
 57° 07' (39") N. 8° 35' (39") E.  
 (E. f. S. Nr. 1/63 1939.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

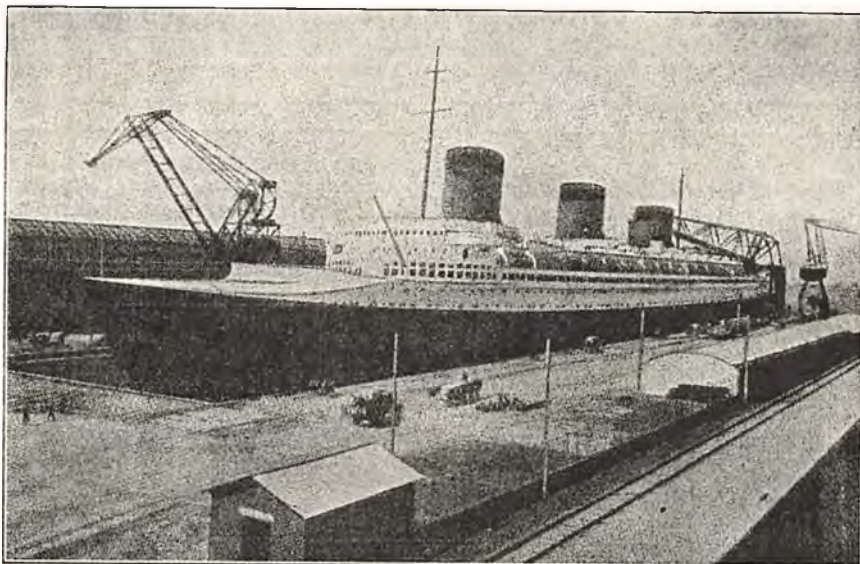
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES  
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING  
DIESEL OIL BUNKERING  
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering in le Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.  
SHELL HUSET . COPENHAGEN, V.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

KJØGE

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

**P. JØRGENSEN & CO.**  
Indehaver: J. U. JEPSEN  
SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867  
KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 & 666

KORSØR

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**CHR. CLEMMENSEN**  
INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
ODENSE

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

ODENSE

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)  
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.:  
»BERGSMITHS«

**FRIIS & FREDERIKSEN**  
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:  
H. Raak-Petersen, statsaut.  
H. C. Friis

TELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

**Rasmus Christensen**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Raclet“

**C. HOPPE**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

RANDERS

**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1876  
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM  
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**CARL HASSAGER & CO**  
Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FAABORG

SKIVE

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION - ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SKIVE

TELEFON  
386 & 786

TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 11

TORS DAG 16. MARTS 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### LANDETS TAALMODIGSTE ERHVERV

Under Debatten om Tillæg til Søneringsloven i Folketinget forleden, udtalte det konservative Medlem Halfdan Hendriksen bl. a. følgende, som tager direkte Sigte paa Skibsfarten og som vi synes skal understreges. Samtidig skal nævnes, at man baade fra Venstres Side — Konsul Villemoes — og fra konservativ vendte sig mod Regeringens Behandling af dansk Skibsfart bl. a. gennem Merindkomstskatten.

Hr. Halfdan Hendriksen udtalte:

Mit Parti kan ikke tiltræde det foreliggende Lovforslag. Vi finder Forslaget uden virkelig saglig Begrundelse, og jeg kan ikke ret vel tænke mig, at man fra nogen Side for Alvor vil paastaa, at den danske Handelsflaade er utilstrækkelig bemanded.

Da der saaledes ikke er nogen saglig Begrundelse for Forslaget, maa jeg afvise det som upaakrævet. De Byrder, Forslaget paalægger dansk Skibsfart, anslaaes til et Beløb mellem 3—400.000 Kr. pr. Aar og bidrager naturligvis til at forøge Vanskelighederne for den danske Handelsflaade. Man maa jo vel erindre, at Skibsfarten er et internationalt Erhverv, og at der maa tages Hensyn til Konkurrenterne.

I Forvejen er Skibsfarten stedmoderlig behandlet. Jeg tror, man har Lov til at sige, at *dansk Skibsfart er Landets taalmodigste Erhverv. Det kræver ikke Statsstøtte, intet uden at faa Lov til at gøre sin samfundsnyttige Gerning i Fred.* Gennem den fuldkomne urimelige Merindkomstbeskatning blev Skibsfarten ramt uhyre haardt og maatte af sin Fortjeneste i 1938 udrede saa store Summer, at dette gode Aars Fortjeneste, der skulde have været anvendt til at dække de mange Huller, de forudgaaende daarlige Aar havde slaaet inden for Skibsfarten, for en meget stor Dels Vedkommende gik i Statskassen i Stedet for til Konsoliderings- og Fornyelsesformaal. Hvis man vilde yde Skibsfarten Støtte, kunde den høje Regering ikke gøre det paa nogen bedre Maade end ved at ophæve Merindkomstbeskatningen.

Under Forhandlingerne i Folketinget er der fra den socialdemokratiske Ordførers Side udtalt, at Søneringsloven vil blive yderligere »revideret« til Efteraaret, og han tilføjede, at der vilde blive foretaget »gennemgribende Ændringer«. I Anledning af denne Udtalelse vil jeg gerne advare Handelsministeren mod at gaa ind for en saadan »gennemgribende« Revision, der jo ganske sikkert kun kan medføre, at Skibsfarten yderligere belastes med Udgifter, som den ikke kan bære, saaledes at Forholdet til Slut vil blive dette, at Skibsfarten helt forarmes. I Stedet for at gaa den Vej, burde man opmuntre Skibsfarten til Udvidelser og styrke dansk Skibsfart i Konkurrencen med Udlandet.

Vi vil altid være rede til at gaa med til at forbedre Arbejdsvilkaarene for Søfartens Folk, naar dette kan ske, uden at dansk Skibsfarts konkurrencemæssige Muligheder over for Udlandets Skibsfart forskertses; men vi ønsker først og fremmest, at der skabes vor nationale Skibsfart saadanne arbejdsmæssige Vilkaar, at den kan fortsætte og udbygge sin Virksomhed, som Landet simpelthen ikke kan undvære.

Vi vil ved 3. Behandling stemme imod Forslaget.

Efter endnu nogle Udtalelser sendtes Forslaget til 2. Behandling.

Det kan fra Skibsfartens Side kun paaskønnes, at der saaledes ydes Erhvervet den Anerkendelse, det har billigt Krav paa, fra enkelte Sider, men det vilde være endnu bedre om man kunde opnaa almindelig Enighed herom, om man i alle de store Partier blev klar over, hvordan Situationen var for Skibsfarten og rettede sig derefter gennem en forandret Lovgivning. Vel er Taalmodighed en Dyd — men der er Grænser for, hvor haardt man spænder Buen.

### SKIBSBYGNINGSPRISER OG SUBSIDIER

Det er interessant at følge Diskussionen om Subsidierne i England, og der falder mange Bemærkninger, ved Stabelafløbninger, ved Generalforsamlinger eller Regnskabsaflæggelser o. s. v., Bemærkninger, som man bør notere sig.

Fornylig udtalte Major L. H. Cripps efter Elder Dempster Lines Motorskib »Sangara«s Stabelafløbning i Greenock i Tilslutning til nogle Ord om, at dette Skib var sidste Ordre, Værftet havde paa et Handelskib, at lignende Forhold gjaldt for næsten hele den engelske Skibsbygningsindustri, da der mellem Priserne paa britiske og fremmede Værfter var en Forskel paa næsten 20 pCt. for Skibet og 25 pCt. for Maskiner og elektriske Apparater. Hvis Maskiner og Apparaterne var britiske, var den formindskede Pris, der kunde faas ved at købe i Udlandet, 18—20 pCt. for lignende Apparater. Det var klart, at under disse Omstændigheder maatte Gennemsnitsrederen i England købe i Udlandet. Heldigvis er Leveringen fra de fremmede Værfter meget daarlig, og hvis det betød noget at faa et Skib hurtigt leveret, var Fordelen helt og holdent paa den britiske Skibsbyggers Side, da der var fuldt op af tomme Beddinger paa engelske Skibsværfter i Øjeblikket.

»Jeg føler,« udtalte Major Cripps videre, »at hvis der er noget Ønske hos Regeringen om at beskytte sig med Hensyn til Antallet af Handelsskibe er der Grund til at understrege, at under den nuværende Krise, og efter at Krisen er overstaaet, er det vigtigt, at Regeringen anerkender Situationen, som den er og fører en praktisk Politik.

Der er to Synspunkter, to Fremgangsmaader. Den første er, at britiske Skibsbyggere skulde have Lov at købe deres Raamaterialer til Verdenspris og udenfor Tarifaftaler. Den britiske Skibsbygger vilde da være i Stand til at faa sine Raamaterialer til den samme Pris som enhver anden Skibsbygger kunde faa dem, og under disse Omstændigheder vilde den britiske Skibsbygger faa alle Ordrene. Det andet Synspunkt var, at Regeringen skulde overveje Situationen og sørge for, at der blev givet Ordre til britiske Skibsbyggere. De skulde — fra Tid til anden — finde ud af, hvad Gennemsnitsprisen var i Udlandet for Skibsbygning, og sammenligne denne Pris med den engelske og derefter betale Skibsrederen Forskellen. Hvis den britiske Regering ønskede at opnaa 1 Million Tons til Handelsflaaden, vilde det koste mellem 6 Millioner og 10 Millioner £ om Aaret. Man mente saa, at hvis de engelske Skibsredere betalte disse Skibe i England, skulde Regeringen betale den Prisforskel, der var mellem de engelske og de udenlandske Værfters Pris. Det vilde skaffe Skibsbyggerne alle de Ordre, de ønskede.

Unægtelig en ejendommelig Fremgangsmaade, et typisk Udslag af den unormale Tid, vi lever i.

## KONSOLIDERING NØDVENDIGERE END NOGENSINDE

Aaret 1938 har for Skibsfarten i Almindelighed bragt mange Skuffelser, hedder det i Dampskibsselskabet »Norden«s Beretning om det forløbne Aar, og den Nedgang paa Fragtmarkedet, der allerede var begyndt i de sidste Maaneder af det foregaaende Aar, fortsattes til helt hen i Sommeren. Blandt Aarsagerne til den stadige Nedgang i Fragterne kan nævnes Borgerkrigen i Spanien, Krigssituationen i Spanien, Krigssituationen i Østen, vanskelige finansielle og politiske Forhold i alle Lande, store Lagre af Raavarer indkøbt i det foregaaende Aar, en stor Høst i Europa og andre Forhold, der bevirker en ringe Efterspørgsel efter Tonnage overalt i Verden, og medfører at bl. a. en Mængde Baade har maattet ligge fragsøgende i River Plate, nogle endog i maanedsvist, samtidig med at mange Skibe blev oplagt saavel herhjemme som i udenlandske Havne, idet Sejladser var tabbringende. For vort Selskab har Nedgangen paa Fragtmarkedet ikke været særlig mærkbar, idet flere af Selskabets Baade har nydt godt af de Fragtafslutninger, som fandt Sted forinden Nedgangen i Efteraaret 1937 begyndte. I de sidste Maaneder af det forløbne Aar er Nedgangen paa Fragtmarkedet standset, men med de Rater, som da kunde opnaas, maatte der disponeres yderst forsigtig, hvis Tab skulde undgaas.

Selskabets Baade har som i tidligere Aar været beskæftiget hovedsagelig i Fart paa Europa, Amerika og Østasien.

Udgifter til Folkehold, Udrustning, Reparationer, Assurancepræmier etc. har været stigende, men Priserne paa Brændselolie og Kul laa ved Aarets Slutning lidt lavere end Tilfældet havde været i den længste Tid af Aaret 1938.

I Aarets Løb blev Klassificeringen af Damperen »Nordlys« tilendebragt, og endvidere blev Motorskibet »Nordfarer«s Klasse fornyet. Tidstabet ved Klassifikation og Havarier har andraget 132 Dage.

Selskabets Nybygning »Nordvest« blev afleveret fra Nakskov Skibsværft den 16. Juni. Baaden har siden da bl. a. udført en Jordomsejling, og den har i enhver Henseende vist sig at svare til de stillede Forventninger.

I Slutningen af Juni Maaned er der sluttet Kontrakt om Bygning af et Dieselmotorskib paa ca. 8300 Tons til Levering i Slutningen af Maj 1940.

Ved Begyndelsen af Aaret 1939 var Udsigterne for et bedre Fragtmarked ikke særlig lovende, og i den hidtil forløbne Tid af Aaret har Forholdene paa Fragtmarkedet ikke bedret sig. Der mærkes stadig en stærk Tilbageholdenhed i Verdenshandelen med ringe Efterspørgsel efter Tonnage, og det maa antages, at en Bedring af disse Forhold næppe kan ventes, før der kommer mere Ro i den politiske Situation.

I England gøres der store Anstrengelser for at faa Regeringen til at yde Statsstøtte til engelske Rederier, hvilket antageligt vil blive gennemført, og hvis man her hjemme vedtager den ny Bemandingslov, vil disse Forhold blive medvirkende til, at dansk Skibsfart bliver væsentlig daarligere stillet i Konkurrencen, end Tilfældet hidtil har været, og det er derfor en Nødvendighed i højere Grad end nogen Sinde før at søge konsolidere Selskabet, for at dette kan blive i Stand til at ofre tilstrækkeligt paa Skibenes Vedligeholdelse og til at gennemføre sit Nybygningsprogram.

Nogle af Selskabets Skibe sejler endnu paa tidligere sluttede Kontrakter til lønnende Rater, og hvis intet uforudset indtræffer, vil saadan Beskæftigelse strække sig over de første Maaneder.

Det kan sikkert roligt tilføjes, at den Konsolidering, der her tales om, er et almindeligt Ønske og snart vel ogsaa et almindeligt Krav indenfor Skibsfarten.

## TANKPOOLEN

Paa et Møde i London har Tankpoolens Bestyrelse besluttet, at der ikke skal ske nogen Ændring af Størrelsen af Medlemmernes Bidrag. Den nuværende Procentsats, som blev fastsat den 19. Oktober, er altsaa fortsat gældende, hvilket vil sige 12,5 Procent for Rejse- og 15 Procent for Tidsbefragtning. For den ottende Regnskabsperiode, fra 4. Februar til 3. August 1938, vil Tilbagebetalingen til Medlemmerne af det fremkomne Overskud ske med 85,5 Procent.

Angaaende Oplægnings-Erstatningen for den niende Regnskabsperiode, der udløb den 3. November 1938, besluttedes det at udbetale en Godtgørelse paa 9 sh. 4½ d. pr. Brutto-Tons for 184 Dage og i Forhold hertil for kortere Perioder. Inklusive den Interims-godtgørelse paa 5 sh., som allerede er udbetalt, bliver den sammenlagte Erstatning for den nævnte Periode 14 sh. 4½ d. pr. Brutto Tons. Det oplystes, at der i den To-Ugers Periode, som udløb den 15. Februar, var oplagt 84 Tankskibe paa tilsammen 504,352 Brutto Tons mod 74 Skibe paa 451,960 Brutto Tons i den nærmeste foregaaende fjortendags Periode.

## DE NYE ARBEJDSSTIDER TIL SØS ER SKÆBNE SVANGRE FOR TRAMPFARTEN

Den rene Trampskibsfart har i mange Aar ført en Dhaard Kamp for Tilværelsen. Dette gælder ikke mindst i Sverige, hvor Situationen blev endnu værre efter 1. April, da Overgangsbestemmelsen til den nye Søarbejdstidslovs Ikrafttræden ikke længere kan tillempe. Adskillige Redere havde regnet med at kunne faa Dispensation fra Forskrifterne i Søarbejdstidsloven af 1938.

De mente at have Støtte i en saadan Ordning i det den svenske Handelsminister udtalte til det Regeringsforslag, som laa til Grund for Rigsdagens Beslutning om Spørgsmaalet. I denne Udtalelse bemærkes det, at Omkostningsforøgelsen paa Grund af Søarbejdsloven er ubetydelige. Vanskelighederne paa Grund af disse Omkostningsforøgelser ansaa Handelsministeren dog aabenbart for at skulle formindskes i den Grad, som international Ligeberettigelse vil komme i Stand gennem de søfartsdrivende Staters Tilslutning til Søarbejdstids- og Bemandingskonventionen eller paa anden Maade.

Det nordiske Samarbejde om Sagen har, hedder det fra svensk Side, ikke strakt sig længere end til Lovens Forberedelse. I Norge og Danmark har man som bekendt foreløbig ikke vedtaget nogen Lov, mens Sverige har gjort det. I Norge blev Bestemmelsen for Rederne paa flere Punkter afgørende bedre end i Sverige.

Hvad angaar Lovens Gennemførelse betonedes Handelsministeren, at den udenlandske Konkurrence og lignende Foreteelser manede til en vis Forsigtighed.

Saaledes som Søarbejdstids- og Konventionsspørgsmaalet udviklede sig i de forskellige Lande har forskellige Udtalelser bestyrket Ejerne af ældre Skibe i den Opfattelse, at de paa Grund af Licens stadig skulde være i Stand til at anvende deres Tonnage under svensk Flag. De har nu gjort den bitre Erfaring, at en Licens kun bevilges i yderste Nødtilfælde.

Endnu kan man ikke helt overse den nye Lovs Indvirkning paa den ældre svenske Tonnage, men man har Følelsen af, at den med det nuværende Fragtmarkedes Stilling kom til at betyde Draaben, der faar Bægeret til at flyde over, for mange Rederier med ældre Skibe.

Det er unægtelig rigtigt, at den svenske Handelsflaade i Gennemsnit har en altfor høj Alder. Men en streng Forandring af Bemandingsloven bidrager ikke til nogen Fornyelse. De Trampredere, som gennem de forøgede Vanskeligheder i Henhold til den nye Lovs

Ikrafttræden søger og maaske til rimelig Pris har fornyet deres Skibe, har i de fleste Tilfælde deres økonomiske Resourcer i den Grad i Anvendelse, at Erstatningsbygning ikke er tænkelig. Og hvad det betyder for den svenske Tonnage er let at regne ud.

For Trampskibsfartens Vedkommende er det hovedsagelig Forøgelse af Maskinpersonalet, som volder Vanskeligheder, men ogsaa Køkkenpersonalets Arbejdstidsspørgsmaal er vanskeligt at løse. Hvad angaar sidstnævnte har der været Tale om at man i en Del Tilfælde vilde kunne formilde den nye Lovs Virkninger gennem streng Rationalisering. Det er bl. a. blevet foreslaaet som tænkeligt at formindske Arbejdstiden for Køkkenpersonalet ved at forsyne de ombordværende med Termoflasker til Mellemaltider.

Mange Redere mener, at Kommerskollegiet ved Dispensationsansøgningernes Afgørelse ikke har taget tilstrækkeligt Hensyn til de faktiske Forhold om Bord. I Kommerskollegiet indrømmer man, at de nye ekstra Udgifter for saa vidt er tyngende, ikke mindst fordi Sverige nu synes at skulle være ene om dem i Skandinavien. Imidlertid indtager Kommerskollegiet det Standpunkt, at det ved Dispensationsspørgsmaalenes Afgørelse ikke mener at kunne tillade nogen Eftergiyenhed uden i ganske specielle Tilfælde, der er nærmere præciseret.

For at give Rederne Lejlighed til at foretage deres Dispositioner med Hensyn til Indretning om Bord og Bemanding har Kommerskollegiet med Henblik paa Meddelelser om sluttelig Besked i Dispensationsspørgsmaal, underrettet de paagældende om, at deres Henvendelse ikke menes at kunne imødekommes, hvor saadant synes at være Tilfældet. Samtidig har man anmodet om Oplysninger vedrørende hvilket Tidspunkt inden 1. April Indretningen om Bord kan regnes at blive ordnet.

Disse Meddelelser har forvoldt mange Redere Bekymring og stillet dem overfor Spørgsmaalet, om der overhovedet er nogen Mening i at ofre flere Penge paa Ombygning af ældre Skibe. I et Tilfælde drejede det sig f. Eks. om et Skib paa ca. 1300 B.R.T., som hovedsagelig gaar i Nord- og Østersøfart. I 1928 foretoges for 20.000 Kr. Ombygning, en stor Sum for en gammel Baad. Det var bl. a. til Indretning af flere Kamre til Besætningen, men nu at indrette yderligere er udelukket. I en Dispensationsansøgning paaberaabte Rederiet sig de svigtende Pladsforhold. Det var Meningen at foretage en Prøve paa, hvordan man fra Myndighedernes Side vilde forholde sig i saadanne Tilfælde i Overgangstiden, men Resultatet blev, at der fra Myndighederne kom det Svar, at en af Passagerkahytterne om Bord, hvortil der var Indgang fra Salonen, passende i Fremtiden kunde benyttes som Kahyt for en af Personalet. Der anvises her en Tendens, der ikke er lil at tage fejl af. De Skibe, der løber med saadanne Passagerkahytter og som ikke har Plads til Ombygning, kan simpelthen overlade de indtægtsgivende Passagerkahytter til Mandskabet. Keine Hexerei, nur Behändigkeit! Men det er dog alligevel et Spørgsmaal, om det er Vejen at gaa.

Det er maaske kun en lille Sag i det enkelte Tilfælde, men Tendensen og Udviklingen kan nok give Anledning til Hovedbrud.

»Den gamle svenske Handelsflaade synes at stævne mod sin Skæbnetime,« skrev fornylig et Tramprederi til det svenske Skibsfartsblad »Svensk Sjöfartstidning«. »Det er nemlig kun faa af de ældre Skibe, hvor der kan ske Ombygning og Forøgelse af Besætningen. De økonomiske Resourcer mangler i stor Udstrækning, og det er økonomisk uansvarligt at lægge yderligere Penge ud til gammel Tonnage, som ikke er værd at koste saa mange Penge paa og under

almindelige Forhold lige netop kan skaffe Rederen en Ubetydelighed i Indtægt.

Tre Alternativer findes der øjensynlig, enten at lade Tonnagen ligge oplagt og før eller senere ophugge den, sælge den til Udlandet eller faa den over til fremmede Flag, hvorved kun i Undtagelsestilfælde Befalingsmænd og Besætning kan beholdes. En hel Del svensk Tonnage, som aabenbart ikke regner med at kunne faa Dispensation, udbydes til Salg og Priserne bliver naturligvis derefter.

Søarbejdstidens Virkninger synes derfor at skulle blive helt anderledes end man fra Myndighedernes Side har tænkt sig ved den nye Lovs Gennemførelse, nemlig yderligere Formindskelse af den svenske Handelsflaade og reducerede Arbejdsmuligheder for svenske Søfolk!

Hvad skal der siden hen blive af Befalingsmænd og Besætning paa al den Tonnage, som paa en eller anden Maade forsvinder? Fremtiden ser desværre temmelig mørk ud for baade Redere og Folk om Bord. Det vilde være velbetænkt, om de som først og fremmest har Ansvaret for Gennemtrufningen af den nye Lov, gør hvad de kan for at mildne de ud fra Landets Synspunkt skadelige Virkninger af den, naar de ser Fiaskoen i det internationale Samarbejde, som de haabede paa.

Sverige gør sine dyrtkøbte Erfaringer nu, og vi kan lære af Sveriges Skibsfart paa dette Punkt, lære inden det er for sent, og Taabelighederne blevet til Virkelighed.

## ET FORNUFTIGT RAAD

I det af Rederiet J. Lauritzen udgivne Blad »Frigavten«, finder vi følgende fornuftige Henstilling til Søens Folk, besindige Ord:

Livet til Sos medfører, at ens daglige Hjem og Tumbleplads strækker sig over hele Jordkloden. Det er rigt paa Oplevelser og bringer een i Kontakt med Befolkningen i alle Egne af Verden, hvorved man ogsaa faar et Indblik i mange Landes indre Forhold.

Historien lærer os, at der altid vil være flere Steder, hvor der hersker kritiske Situationer paa Grund af et eller andet Problem, der opstaar hos de forskellige Folkeslag og Lande.

Den Slags Situationer kan være af mere eller mindre alvorlig Art — de kan være rent lokalt prægede eller være internationalt bestemt.

Men da enhver kritisk Situation jo opstaar, fordi der er forskellige Interesser og Synspunkter, der støder sammen, vil der altid i enhver saadan Situation være Folk i de paagældende Landomraader, der er af forskellig Mening med Hensyn til Problemet's Løsning.

Naar vi besøger de forskellige Lande, vil vi ikke undgaa at komme i Kontakt baade med de Mennesker, der er for — og med dem, der er imod, og det er baade menneskeligt og forstaeligt; at man tager Stilling til Problemerne og søger at bedømme dem ud fra sit eget personlige Standpunkt; men her maa man ikke glemme, at den danske Sømand har Forpligtelser over for sit Land, idet det er ham, der i særlig Grad skaber Kontakt mellem Danmark og Udlandet, og derfor bør han ogsaa optræde som sit Land — nemlig neutralt.

Meget af det sete afhænger af, hvilke Øjne man ser med, og meget af det hørte af, hvilke Ører man hører med; derfor skal vi være varsomme med raat at sluge det, der fortælles, idet vi maa gøre os klart, at af to stridende Parter er som Regel begge fuldstændigt overbevist om, at hans eget Synspunkt er det rigtige og Modpartens forkert, — og er i deres — maaske lidenskabelige Kamp for egne Ideer — i Stand til at fremstille sort som hvidt og hvidt som sort.

Naar vi derfor ude omkring hører om og ser de stridende Standpunkter, skal vi nøje og ganske objektivt sætte os ind i Problemerne og ikke glemme, hvad der eventuelt maatte være Baggrunden for Vanskelighederne.

Ved at betragte de forskellige Foretelser ganske sagligt og interesseret kan vi i mange Tilfælde uddrage nyttig Lærdom om, hvorledes vi selv kan behandle vore Problemer og saaledes lære af de Vanskeligheder, som andre maatte have at kæmpe med.

## KØBENHAVNS HAVN

Til Københavns Havn indkom i Februar Maaned ialt 1520 Skibe paa tilsammen 657,079 Netto Reg. Tons. Heraf var 816 Skibe paa 163,719 Tons fra indenrigske Havne og 704 Skibe paa 393,360 Tons fra udenrigske Havne.



# MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

## Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Aaret 1938

Oversigten over Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Aaret 1938, sammenlignet med Udførslen i 1937, foreligger nu.

Det fremgaar af denne Oversigt, at Udførslen i Aaret 1938 androg 3,026,460 t. mod 2,907,478 t. i Aaret 1937. Til Danmark udførtes i Aaret 1938: 97,752 t. mod 137,962 t. i Aaret 1937.

Det vil af nedenstaaende Opstilling ses, at Frankrig har været den største Aftager med en Indførsel af 1,172,547 t. eller næsten 40 pCt. af den samlede Udførsel, hvorefter kommer Sverige med 822,321 t. eller ca. 27 pCt.

	1938	1937
Algier .....	49,637	44,970
Ægypten .....	35,985	28,190
Argentina .....	61,796	29,088
Australien .....	2,200	—
Belgien .....	157,948	239,578
Brasilien .....	—	11,900
Danmark .....	97,752	137,962
Tyskland .....	7,835	360
England .....	—	3,305
Engelske Kolonier ...	—	11,928
Estland .....	—	165
Finland .....	44,020	19,353
Frankrig .....	1,172,547	999,870
Grækenland .....	35,794	23,267
Holland .....	85,213	99,599
Island .....	3,720	21,083
Italien .....	343,846	317,635
Jugoslavien .....	7,410	2,750
Letland .....	2,140	5,580
Malta .....	8,515	—
Marokko .....	5,656	2,950
Norge .....	49,002	55,957
Palæstina .....	2,235	—
Sverige .....	822,321	824,037
Senegal .....	—	2,800
Syd-Amerika .....	—	7,500
Tunis .....	4,550	17,651
Vest-Afrika .....	11,158	—
Fransk Afrika .....	15,120	—
	3,026,460	2,907,478

## Polens Søhandel og Handelsflaade

Polens Handelsomsætning med Udlandet omfattede sidste Aar en Varemængde paa ialt ca. 19 Mill. Tons, hvoraf 16,3 Mill. Tons, d. v. s. 85 pCt., passerede til og fra Polen ad Søvejen, medens kun 15 pCt. af hele Polens Vareudveksling passerede Toldstationerne ved Landgrænserne. Søvejens Betydning belyses endnu skarpere af det Forhold, at ikke mindre end 90 pCt. af Polens Import i 1938 dirigeredes over de to Havne Gdynia og Danzig. I Skibsfarten paa Gdynia havde Danmark i 1938 den fjerde Plads.

Den 1. Januar 1939 bestod Polens Handelsflaade af 163 Skibe med en samlet Tonnage paa 102,860 Tons. Heraf var indbefattet 57 Dampere, 83 Motorskibe og 23 Sejlskibe. I disse Tal er ikke inkluderet de nye Paketbaade »Chrobry« og »Sobieski« paa hver 11,500 Tons, der for Tiden er under Bygning henholdsvis i Danmark og England.

## De norske Oplægninger

Opgørelsen pr. 1. Marts viser, at der er oplagt 134 norske Skibe paa tilsammen 522,983 Tons Dødvægt mod 107 Skibe og 444,734 Tons for en Maaned siden. Det er saaledes en Stigning paa 27 Skibe og ca. 78,000 Tons i Løbet af Februar. Af de oplagte Skibe er 25 Tankskibe paa 254,788 Tons, altsaa ca. Halvdelen af den oplagte Tonnage. Derimod er Hvalfangstskibene ikke medregnet.

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Dansk-Fransk 10 pCt.

Bestyrelsen for Akts. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab meddeler, at Driftsoverskudet for 1938 andrager 1,193,176 Kr. Heri er inkluderet Overførsel fra forrige Aar, der efter Udredning af Skatter, 338,618 Kr. (heraf Merindkomstskat 311,475 Kr.), udgør 70,744 Kr.

Efter Afholdelse af Renteudgift, 64,207 Kr., samt Administration, Honorar til de kommitterede og Revision, bliver der et Overskud paa 1,022,654 Kr., der foreslaas anvendt som følger:

Henlæggelse til Reserve- og Amortisationsfond 441,400 Kr., Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond 25,000 Kr., 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 300,000 Kr., og efter Afholdelse af Tantiømer overføres Saldoen, Kr. 225,226 Kr., i ny Regning.

## Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstatistene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 2 Maaned af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1938, sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939 ....	2.624	4.219.500	2.338	3.778.881
1938 ....	2.517	4.153.960	2.274	3.668.657
Forskel .	+107	+65.540	+64	+108.024

	Hamborg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939 ....	2.753	2.993.519	1.957	3.421.120
1938 ....	2.960	3.102.961	1.910	3.151.259
Forskel .	÷207	÷109.442	+47	+269.861

I Tidsrummet Januar/Februar 1939 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 798.380 Tons og 355.561 Tons større end til Antwerpen.

## Skibsfarten paa Antwerpen Havn

Antallet af ankomne Skibe til Antwerpen Havn i Februar Md. d. A. androg 939 paa 1.930 Tusind Netto Moorsom Tons (N.R.T. = Netto Moorsom Ton ÷ 17,25 pCt.) mod 899 Skibe paa 1.788 Tusind N.M.T. i samme Maaned i 1938.

Trafikken fra de nedennævnte Lande var som følger:

	Februar 1938		Februar 1939	
	Antal Skibe	1000 N.M.T.	Antal Skibe	1000 N.M.T.
Tyskland .....	169	453	194	552
Storbritannien .....	251	403	232	425
Frankrig .....	55	178	60	167
Norge .....	69	123	64	145
Holland .....	107	122	142	128
Belgien .....	51	96	39	76
Sverige .....	47	81	46	63
Danmark .....	42	56	51	82
Forenede Stater .....	12	52	13	58
Grækenland ...	13	37	16	42
Japan .....	6	44	5	36
Italien .....	13	36	15	44
Sovjet Rusland .....	8	14	1	2
Finland .....	17	16	18	21

## De svenske Oplægninger

Efter Sveriges Rederforbunds Opgørelse pr. 1. Marts var der oplagt 167 Skibe paa tilsammen 290,000 Tons Dødvægt. Den 1. Februar var Tallene 124 Skibe og 257,600 Tons. For et Aar siden var der oplagt 131 Skibe paa 255,600 Tons. Det er hovedsagelig Nord- og Østersøtonnagen, der ligger ledig.

## Sejladsen paa Spanien

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler Torsdag:

I Følge derom gennem Udenrigsministeriet fra Danmarks Agent i Burgos modtaget Underretning har det danske Vicekonsulat i Vigo under 23. Februar 1939 indberettet, at Flodmundingerne ved Vigo og Barin efter at være blevet renset atter er aabnet for Skibsfarten, dog saaledes, at Løb er forbudt om Natten uden forud indhentet Tilladelse fra Militærmyndighederne.

## Oplægningerne i forrige Uge

Oplægningstallet var i forrige Uge næsten uforandret fra den foregaaende Uge. Der var oplagt 35 Skibe med 45,363 Br. T. og 67,619 Tons d.w. I denne Uge er Tallene: 34 Skibe med 42,839 Brutto Tons, Dødvægt 63,785, altsaa en mindre Nedgang.

Driftsoverskudet har saaledes været 1,122,432 Kr. mod 2,232,332 Kr. for 1937 og er næsten halveret. Overskudet andrager 1,022,654 Kr. omtrent i samme Forhold til 1937, da det androg 2,104,573 Kr. Der blev da afskrevet 401,250 Kr. paa Skibe m. m., til lovmæssig Reservefond blev henlagt 200,000 Kr. og samme Beløb til Reserve- og Amortisationsfond, samt 350,000 Kr. til Konto for Nybygning, Aktionærerne fik 12 pCt.

## Sønderborg Dampskibsselskab

Sønderborg Dampskibsselskab har udsendt Regnskab og Beretning, hvori det om Fragtfart-Afdelingen oplyses, at man i denne Gren af Virksomheden arbejder sammen med Flensborg—Egersund Dampskibs-Selskab i Flensborg. Den befordrede Godsmængde har paa alle Linjer knap



## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Frugtmarkedet er i det store hele uforandret. Efterspørgslen efter Korn er desværre stadig minimal, og som gentagne Gange tidligere fremholdt er netop Korntransporterne den altoverskyggende Faktor for Frugtmarkedets Udvikling.

River Plate Markedet har været stille hvad angaar Korn til U.K. og de sædvanlige continentale Destinationer, men det ser ud som om de i vor sidste Beretning omtalte store Korntransporter til Spanien nu vil komme paa Markedet, og der rapporteredes i Tirsdags at være sluttet ca. 30 store Baade for saadan Forretning. Med Hensyn til Raterne nævnes der, at disse Skibe er sluttet til Minimalraterne, men Mand og Mand imellem fortælles det, at Raterne ligger ca. 2/- under Minimalraterne. Største Delen af de Skibe, der blev sluttet til Spanien er græske, men der er endnu et stort Antal Skibe disponible i River Plate for Lastning Marts/April.

Som ovenfor nævnt har der kun været stærkt begrænset Forretning paa Kornmarkederne. Australien har været fuldkommen livløs, hvad europæiske Destinationer angaar, men der er sluttet 3/4 Skibe for Hvede og/eller Mel i Sække til Taku Bar paa Basis af Minimalraterne. De øvrige Kornmarkeder har praktisk talt været livløse. Paa de andre oversøiske Markeder er Stillingen i det store hele uforandret. Der slutes stadig en Del Scrap Jern fra U. S. Atlantic og Gulf til Japan; Rateniveauet er uforandret. Iøvrigt er der meget lidt udgaaende Forretning fra Amerikas Østkyst.

Sukkermarkedet fra Cuba/SanDomingo er fortsat støt, og Raterne tenderer noget opefter. Der kan antagelig i Dag faas 16/- for stor Tonnage fra Cuba til p.p.U.K.

Pacifickystmarkedet er meget roligt. Der er forskel-

lige Scrapjerns Laster over til Japan, men paa Grund af de urolige Arbejdsforhold foretrækker Befragterne i Øjeblikket at se Tiden an. Raterne ligger omkring \$4.- paa sædvanlig f.i.o. Betingelser. De øvrige Pacific Trades er uforandrede.

Heller ikke om Østens Markeder er der meget nyt at fortælle. Soyabønner er stadig livløse. Raterne ligger nominelt omkring 25-. Saigon Ris er ogsaa meget stille. Befragterne indikerer 26/- for April Tonnage. Der har været ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Ricepaddy fra Saigon til Madraskysten, og temmelig mange Baade er sluttede for saadan Forretning. Raterne ligger omkring 14/-.

Fra Java noteres Sukker til Casablanca og Marseilles til ca. 25-.

De indiske Markeder er meget støtte, og Kerner fra Madraskysten kan antagelig i Dag slutes til 29/-, Option Karachi Lastning til de sædvanlige 2/6d. mindre. De øvrige Far Eastern og indiske Markeder er uforandrede.

De europæiske Markeder er uforandrede. Der synes at være en Smule livligere Tendens paa Trælastmarkederne. De opnaelige Rater ligger omkring Minimalraterne.

De udgaaende Kulmarkeder er uforandrede, og Raterne ligger stadig omkring 6/- fra Wales eller Østkyst til Port Said og omkring 10/- til Lower Plate.

De hjemgaaende Markeder fra Middelhavet er uden større Forandringer.

Timecharter Markedet har været noget livligere i den forløbne Uge. I Vest India Farten synes en svag Bedring at kunne spores. Der kan i Dag antagelig opnaas omkring \$1.30 for 3000 Tonner for Rundtur. Forskellige Baade er sluttet for Timecharter Trip across til Rater omkring \$1.50 for 8000 Tonner.

været saa stor som i 1937; derimod har Kreaturbefordringen været noget bedre end Aaret forud, og derved er det lykkedes at holde Indtægterne paa omtrent samme Niveau som hidtil. Udgifterne til Bunkerkul, Hyrer, Forsikringspræmier og Reparationer steg i Forretningsaaret, men Merudgiften blev udlignet ved en Besparelse paa Havneafgifter og Afgifter for Gennemsejlingen af Kieler-Kanalen.

Om Passagerfarten oplyses, at denne har givet et Brutto-Overskud paa ialt 6.968,65 Kr. Herfra gaar dog for Istandsættelsen af Skelle Bro 1.587,50 Kr. og en Afgift til Guld-Diskontokassen i Berlin paa 2.323,20 Kr., saaledes at Nettofortjenesten udgør 3.067,95 Kr.

Udsigterne for Passagerfarten i den kommende Sæson er ikke alt for gode, fordi Turisterne sydfra maa regne med nye Vanskeligheder ved Fremskaffelse af de nødvendige Rejsmidler.

#### »Orient«

Dampskibsselskabet Orient har udsendt Meddelelse om sit Regnskabsresultat, der udviser 10 pCt. i Udbytte til Aktionærerne ligesom det foregaaende Aar.

Driftsoverskudet andrager 1,575,000 Kr. mod 1,682,000 Aaret før. Hertil kommer en Saldo paa 83,460 Kr., der er overført fra foregaaende Aar. Administrationsudgifter andrager 131,000 Kr. og Afskrivning paa Skibene 600,000 Kr. Bestyrelse, Direktion og Personale faar 59,300 Kr. i Tantième, til Reserve- og Dispositionsfonden henlægges 200,000 Kr. og til Surveyfondet 85,000 Kr., hvorefter 83,000 Kr. overføres til det nye Aar.

I Fjor androg Administrationsudgifterne 127,000 Kr., der blev afskrevet 700,000 Kr. paa Skibene, Tantièmen androg 60,500 Kr., Surveyfondet fik 50,000 Kr. og Reserve- og Dispositionsfondet 200,000 Kr., medens 83,640 Kr. overførtes.

#### »Dansk-Norsk«

Dansk-Norsk Dampskibsselskab har forleden udsendt en kort Meddelelse om Resultatet af Driften i 1938.

Det hedder heri: »Paa et i Dag afholdt Bestyrelsesmøde i A/S. Det dansk-norske Dampskibsselskab vedtoges det af Overskudsaldoen for Driftsaaret 1938 at benytte 10,000 Kr. til Afskrivning paa Selskabets Damper, og at overføre Resten, 16,283 Kr. til næste Aar.«

I Fjor udgjorde Nettooverskudet 187,000 Kr. Aktionærerne fik 12 pCt., og der henlægges 69,000 Kr. til Reserverne. Endelig overførtes 56,000 Kr. til næste Aar.

#### »Helmdal« 12 pCt.

Paa et Onsdag i Dampskibsselskabet »Helmdal« afholdt Bestyrelsesmøde oplystes det, at Overskuddet for 1938 inkl. Saldo fra forrige Regnskabsaar, 209,705 Kr., androg et samlet Beløb af 831,608 Kr.

Det vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge 725,000 Kr. til Ekstrareservofondet, hvoraf 145,367 Kr. afskrives paa Skibene, samt at udbetale et Udbytte af 12 pCt.

#### »Myren« 7 pCt.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Myren« meddeler, at Drifts-Overskudet for 1938 (inklusive Saldo fra forrige Aar efter Fradrag af Skatter, 74,921 Kr.) andrager 724,681 Kr. Efter Fradrag af Administrations-Omkostninger, Renter etc. bliver Netto-Overskudet 610,648 Kr. Heraf foreslaar Bestyrelsen at afskrive paa Skibenes bogførte Værdi 160,000 Kr., at henlægge til lovmæssigt Reservefond 25,000 Kr. samt at udbetale i Udbytte 7 pCt. med 280,000 Kr. Efter Udredelse af Tantième til de Kommiterede fremkommer der en Saldo paa 128,095 Kr., der overføres i ny Regning.

#### Dampskibsselskabet »Orion«

Dampskibsselskabet »Orion« Driftsoverskud, inklusive indvundne Renter og Overførsel fra forrige Aar, andrager for 1938 209,345 Kr., Administrationsudgifter, Skatter etc. udgør 38,272 Kr., hvorefter der fremkommer et Overskud paa 171,073 Kr., som foreslaas fordelt med 100,000 Kr. til Afskrivning paa Skibene, 32,373 Kr. henlagt til lovmæssig Reservefond og Resten overført til næste Aar.

#### Øernes Dampskibsselskab 5 pCt.

A/S Øernes Dampskibsselskab Søby, har holdt sin aarlige Generalforsamling, denne Gang paa Avernø.

Formanden, Købmand Jensen, Søby, aflagde Beretning. Regnskabsføreren, Lærer Schou, Søby, oplæste det reviderede Regnskab, der godkendtes. Driftsregnskabet balancerer med 107,528 Kr. og udviser et Nettooverskud paa 20,688 Kr.

Det svundne Aar kan iøvrigt betegnes som et af de bedste i Selskabets Historie; det vedtoges at udbetale 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer blev genvalgt.

### Sømandskirken i Rouen

Den norske Pastor Wallevik i Rouen, der er gift med en dansk Dame, har i de senere Aar udført et stort og påskønnelsesværdigt Arbejde for skandinaviske Søfolk, der kommer til denne By, og den smukke St. Olavs Kirke, som Sømandskirken hedder, har ofte været besøgt af ogsaa danske Søfolk; meget interessant som den er, fortjener den at blive set af alle. I Kirken er anbragt et Vikingskib »Ganger Rolf«, og under det staar paa en Kobberplade den berømte Indskrift fra Havamal:

Døyr fe, døyja frände, døyrr sjalfar hit sama.

Ek veit einar at alri døyrr, domr um daudan hvann. Ogsaa andre Skibe er anbragt her, og Kirken har faaet en smuk Klokke af en Franskmand, der var en Ven af Norden.

Pastor Wallevik fortjener Anerkendelse for sit uegenlytteste Virke, og de Ord, han udtalte fornylig, vil ogsaa finde Forstaaelse herhjemme: »Kirken har fire Vægge, Norge, Sverige, Danmark og Finland. Grunden er Frankrig — men Taget er Vor Herre — summum bonum. Maa Orget, som St. Olavs Kirke nu har faaet, toner i Harmoni mellem disse Lande og i Harmoni med Gud.«

Det paagældende Orget er en Gave fra de nordiske Lande og Frankrig i Forening. Bidragydernes Navne — bl. a. de tre nordiske Landes Konger og Finlands Præsident — er blevet indgraveret paa en Kobberplade, der er anbragt paa Kirkemuren.

### Arbejdstids-Forlængelse

Burmeister & Wains Ledelse og visse Grupper af Selskabets Arbejderstab har i de sidste Dage ført Forhandlinger om en Henvendelse til Ministeriet for at opnaa Dispensation fra Loven om Forbud mod Overarbejde.

Det drejer sig om ca. 1000 Skibssmede, Nittere, Stemmere og Specialarbejdere paa Refshaleøen. Samtlige Beddinge paa Refshaleøen er besat, og der er Brug for flere Arbejdere af de nævnte Fag. Men da der ikke er tilstrækkelig Arbejdskraft inden for disse bestemte Fag og Brancher, synes ogsaa de paagældende Specialarbejdere at ville gaa ind paa Tanken om en midlertidig Forøgelse af Arbejdstiden.

Loven om Forbud mod Overarbejde indeholder en Bestemmelse om, at Socialministeren for saadanne Fags og Branchers Vedkommende, hvor Arbejdsløsheden er ringe, kan dispensere fra Lovens almindelige Regler.

### Misbruger Fliskerne Redningsdamperen?

Redningsdamperen »F. V. Mortensen«, der har Station i Esbjerg, har i den sidste Tid jævnlige maattet tjene som Bugseringsfartøj for Kuttere med Motorskade. Da det synes, som om en Del af den ydede Hjælp ikke har været strengt nødvendig, d. v. s. begrundet i, at den paagældende Kutter har været i Fare, overvejer man i Følge Meddelelse fra Esbjerg nu at indføre skærpede Bestemmelser for Tilkalddelse af Redningsdamperen.

### Danske Pontoner til hollandsk Tunnel

Som omtalt er Helsingør Skibsværft ved at bygge ti store Pontoner, som skal anvendes ved Christiani & Nielsens Tunnelarbejder under Floden Maas i Holland. Hver af Beholderne vejer 40 Tons og skal kunne staa for 40 Meters Vandtryk. Beholderne er snart færdige til Levering.

### »Hans Broge« søsættes den 25. Marts

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Nybygning til København—Aarhus Ruten, det hurtigtgaaende Diesel-Motorskib, der som tidligere meddelt vil faa Navnet »Hans Broge«, søsættes Lørdag d. 25. Marts fra Helsingør Skibsværft. Der er af Selskabet udsendt Indbydelse til en stor repræsentativ Kreds til at overvære Søsætningen. Gæsterne føres med Ekstratog fra København til Helsingør, og efter Søsætningen fra Værftet køres i Automobile til »Hotel Frederik IV« og »Store Kro« i Fredensborg, hvor der serveres Lunch. Efter denne kører Gæsterne i Automobile tilbage til København.

### Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Februar Maaned

Hjemland	Antal Anløb	R. T. N.
Danmark	295	72.005
Norge	7	8.296
Sverige	15	10.780
Finland	1	1.314
Polen	1	1.252
Tyskland	27	6.760
England	3	7.843
Holland	7	2.546
Belgien	2	456
Grækenland	3	7.169
Tilsammen	361	118.421
Heraf Rutebart	137	51.790

### Torms »Tove« bjærger to Englændere

Det lykkedes i sidste Uge Dampskibsselskabet Torms Damper Tove at bjærge to nødstedte engelske Søfolk paa Humberfloden ved Indsejlingen til Goole. Den ene af de bjærgede døde imidlertid paa den danske Damper.

Tove var paa Rejse fra Oporto til Goole med en Frugtlast, og oppe paa Floden optog den Kaptajn Tucker og en Sømand George Thomson fra Admiralitetstrawleren »Saint Delphine«, som var sunket paa Humber efter en Kollision. Den danske Damper er nu ankommet til Goole, hvor Thomson er blevet indlagt paa Hospitalet.

Tove førtes af Kaptajn Johs. Marius Asmussen, der har sit Hjem i Graasten.

### Sejladsen mellem Sagunto og Adra

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler: Under 10. Marts har Danmarks Agent i Burgos tilstillet Udenrigsministeriet et saalydende Telegram:

Ifølge Bekendtgørelse fra Flaadens Generalstab er spansk Middelhavskvst mellem Sagunto og Adra lukket for Sejlad indenfor Tremile-Grænsen uanset Skibets Flæg. Undervandsbaade patrullerer Farvandet mellem Fyret Torre la Mesa og Cabo Palos.

### Dansk Kaptajn bjærget ved Slam

Fra Singapore er der indløbet Meddelelse om, at den danske Kaptajn Ludvig Marun, der har sit Hjem i Lvnghby, er blevet bjærget tillige med Officererne og Besætningen paa den siamesiske Damper »Malini«.

»Malini«, der ejes af Siam Steam Navigation, sank udfør Østkysten af den malaviske Halvø som Følge af en Eksplosion i Maskinrummet, hvorved en siamesisk Fyrbøder blev dræbt.

Kaptajnen og Besætningen blev landsat med en Redningsbaad fra Mersing i Johore.

### Haderslev-Damperen »Aarø« solgt

Damperen »Aarø« af Haderslev, tilhørende Skibsreder Jens Petersen, Haderslev, er solgt til Jugoslavien. »Aarø« er paa 3700 Tons d.w. og maaler 1909 Tons Brutto og 1169 Netto Register Tons. Den ligger for Tiden hos Burmeister & Wain for Eftersyn og Reparation, og Overdragelsen til de nye Ejere finder Sted paa Tirsdag. »Aarø« er hvæget paa Howallsværke i Kiel under Navnet »Secalia« i 1906. Skibsreder Petersen købte den i sin Tid af Dampskibsselskabet »Dannebrog«, og dens daværende Navn var »Børglum«. Dens Kornkapacitet andrager ca. 210.000 Kubikfod.

### Færger Kerteminde-Mullerup

Det Konsortium, som under Ledelse af Bygmester Olsen, Slægtelse, har arbejdet med Oprettelsen af en ny Færgeforbindelse mellem Kerteminde og Mullerup, har nu faaet Meddelelse om, at der er givet Koncession for Færgeruten. Man vil snarest muligt gaa i Gang med Bygning af Færger og Anlæggelse af Færgelejer, saaledes at der er stor Sandsynlighed for, at Færger kommer i Gang allerede i Aar.

### Eksportmarkederne

Otto Mønstedts Fond har udsendt følgende:

Som et Bidrag til Fremme af Bestræbelserne for en Formindskelse af Arbejdsløsheden gennem en Forøgelse af Eksporten, har Bestyrelsen for Otto Mønstedts Fond vedtaget at stille et Beløb paa 200.000 Kr. til Raadighed for Virksomheder, som gennem Udsendelse af dertil egnede Personer til fjernere Eksportmarkeder ønsker at undersøge Mulighederne for at oparbejde Eksport af nye Eksportartikler.

Virksomheder, som ønsker at komme i Betragtning, maa inden 1. Juli d. A. indsende Ansøgning til Fondens.

### Blokadebryder fra Valencia

I Lørdags meddeltes fra London, at de engelske Torpedojagere »Intrepid« og »Impulsive« var blevet sendt ud for at befri den engelske Damper »Stagate«, der er blevet opbragt af et nationalistisk Krigsskib 23 eng. Mil nord for Kap Antonio og er ved at blive bragt til Palma paa Mallorca.

Det oplystes yderligere, at Torpedojageren »Intrepid« eskorterede »Stagate« i Retning af Gibraltar. »Stagate« havde brudt Blokaden og bragt Levnedsmidler til Valencia.

### Svensk Jern erstatter udenlandsk ved Værfterne

Götaverken har foretaget store Afslutninger med svenske Jernværker om Varer, som hidtil er kommet fra Udlandet, meddeler Dr. Hugo Hammar. Importen af saadanne Varer fra Udlandet vil paa den Maade blive reduceret til Halvdelen af, hvad den hidtil har været.

I Tiden Januar—December 1937 købte Götaverken fra svenske Jernværker for 1.485.000 Kr., men denne Post vil for sidste og indeværende Aar blive mangedoblet.

Salget af Valsejern til Skibsbyggeriet har i nogen Tid været i Hænderne paa det europæiske Kartel, og man har kunnet mærke en tydelig Bestræbelse fra engelsk og tysk Side for at forhøje Prisen til de Lande, som i Øjeblikket konkurrerer kraftigst paa Nybygningsmarkedet — Sverige, Danmark og Holland. Denne Prisforhøjelse er i flere Tilfælde gaaet op til over 10 pCt. Den har i nogen Grad kunnet modereres ved Hjælp af de amerikanske Jernværker, og i den senere Tid har ogsaa svenske Jernværker tilbudt Priser, som har været fordelagtigere for Værfterne end Kartellets. De svenske Værfter regner her ogsaa med Fordelen ved at faa Jernet sendt efter Behov i smaa Poster Waggonvis pr. Jernbane ind paa Værftsomraadet i Stedet for store Skibsladninger fra Udlandet. Losning og Distribution bliver enklere og billigere, Lageromkostninger og Renter mindre.

Det er naturligvis et stort Ønske, at der indrettes et svensk Jernværk, udelukkende til Levering til den svenske Skibsbygning, saa at denne kan være uafhængig af Angreb fra konkurrerende Lande. De Beregninger, der er blevet gjort, viser, at et Jernværk anlagt med dette Formaal for Øje — at tilfredsstille de svenske Skibsværfter kan blive et virkelig rentabelt Foretagende.

Fra dansk og endogsaa fra norsk Side har man vist Interesse for at være med i et saadant Projekt, hvis Kartellet fortsætter sin Prispolitik.

#### Tankanlægget i Skive Havn

Fredag indviede D. D. P. A. et stort Benzinanlæg ved Skive Havn. Ialt er der installeret 17 Tanke, som kan rumme 1 Million Liter Benzin. Der er bygget et nyt, stort Kajanlæg med Rørsystem. Selskabets nyeste Tankbaad, »Essodan« ankom forleden med den første Ladning Benzin til det nye Anlæg. Det var første Gang, en Tankbaad anløb Skive.

#### Nybygning

Royal Mail Liniens nye Dobbelskrue-Damper »Andes«, det største Passagerskib, der i Aar har været paa britisk Bedding, løb den 7. Marts af Stabelen fra Harland & Wolff's Værft i Belfast. Daanbshandlingen foretoges af den irske Premierministers Hustru, Viscountess Craigavon.

»Andes«, der har et Deplacement af 26.000 Tons, er bestemt for Royal Mail Liniens Post- og Passagertrafik til Brasilien, Uruguay og Argentina og den vil blive den hurtigste britiske Rutebaad til Sydamerika. Skibet vil blive yderst luksuriøst udstyret og indrettet med kun 2 Klas-

ser og med Plads til 403 Passagerer paa 1. Kl. og 204 paa 2.

Det er bestemt, at »Andes« skal foretage sin Jomfrurejse den 26. September, 100-Aarsdagen for Royal Mail Kompagniets Stiftelse.

#### Beskadigede Majsbladninger

Jydsk Andels Foderstofforretning havde ved Sø- og Handelsretten paastaaet Rederiet for den finske Damper »Kaupo« og Rederiet W. Wilhelmsen i Tønsberg dømt til at betale Erstantninger paa henholdsvis 21.787 og 5361 Kr. for af Fugtlighed beskadigede Majsbladninger. Retten frifandt Rederne, idet der menes, at Skaden først og fremmest maa tilskrives Majsens egen Fugtlighed.

#### Nye Havneplaner i Helsingør

En større Udvidelse og Forbedring af Helsingørs Havn forestaar. Der er forelagt Trafikministeren to Forslag, et om Statshavnens Udvidelse og subsidiært et Forslag om en ny Nordhavn, til Overvejelse.

Forslagene behandles endnu med stor Hæmsøghedsfuldhed, men der er store Vanskeligheder, baade af økonomisk og teknisk Art, ved en Havneudvidelse, idet Helsingør Statshavn har en meget uheldig Beliggenhed.

#### Afgifter og Lodspenge i Kielerkanalen

Firmaet Sartori & Berger, Kiel, meddeler os, at fra 1. April bortfalder i Kejsers Wilhelm Kanalen Vintertillæggene, der indtil denne Dag var paalagt Kanalafgifter og Lodspenge. Derved formindskes de samlede Udgifter for en Gennemfart ca. 12 pCt.

## PERSONALIA

#### Dødsfald

Kommandørkaptajn Just A. Thiele er død, knap 50 Aar gammel.

Kommandørkaptajn Thiele var Medlem af Sø- og Handelsretten, havde været Kronprinsens Adjutant i nogle Aar og var sidst Leder af den internationale Kontrolstation paa Madeira under Borgerkrigen i Spanien, en interessant og krævende Post, som Sygdommen dog tvang ham til at opgive.

## POSITIONSLISTE PR. 14. MARTS 1939

### A

s.s. Aalborg ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. Aarø, Bastrup, ank. Norfolk Va. 9.3.  
s.s. Aarø ank. Kbhvn. 20.2.  
s.s. Aase ank. Antwerpen 2.3.  
m.s. Aase Mærsk afg. Bahrain Isl. 10.3.  
s.s. Absalon afg. Sfax 6.3.  
m.s. African Reefer afg. Buenos Aires 13.3.  
m.s. Afrika, Broholm Jensen, pass. Helgoland p. R. t. Nørresundby 14.3. hjg.  
s.s. Agnete ank. Dakar 10.3.  
s.s. Agnete Mærsk afg. Casablanca 7.3.  
s.s. Alabama afg. Montevideo 14.3. til Santos.  
s.s. Alf ank. Gdynia 8.3.  
s.s. Alfa afg. Zeebrügge 14.3.  
s.s. Algarve ank. Antwerpen 13.3.  
s.s. Algier afg. Neumors 13.3. til Oran.  
s.s. Almena pass. Niton 17.2. p. R. t. Alexandria.  
m.s. Alsia, Borch, afg. Marseilles til Port Said 14.3. udg.  
s.s. Allsund, Hansen, pass. 45° N., 52° W. 12.3. p. R. t. Halifax, N.S.  
m.s. American Reefer pass. Flores 9.3.  
m.s. Amerika, Dahl, afg. St. Thomas til London 2.3. hjg.  
m.s. Anglo Mærsk ank. Dakar 9.3.  
s.s. Anna afg. Lisbon 11.3.  
m.s. Anna Mærsk afg. Los Angeles 6.3.  
m.s. Annam, Skjoldam, ank. Osaka 7.3. udg.  
s.s. Anne pass. Niton 17.2. p. R. t. Alexandria.  
s.s. Arnold Mærsk afg. Kalundborg 10.3.  
m.s. Argentina afg. Rio 27.2. til Madeira.  
m.s. Arizona afg. Kbhvn. 18.3. til River Plate.  
m.s. Asbjørn, Bjørk, afg. Bellingham 12.3. til Shanghai.  
m.s. Asia, Andersen, pass. Kap Verde p. R. t. Freemantle 10.3. udg.  
s.s. Aslaug afg. Haifa 24.2. til Beirut.  
m.s. Asnæs pass. Hollenau 28.2.  
m.s. Astoria, Nørregaard, ank. Vancouver 11.3.  
s.s. Astra ank. Tanamo 6.3.  
s.s. Astrid, Madsen, afg. Norfolk 9.3. til St. Lucia Isl.

m.s. Australian Reefer afg. Tunis 14.3.  
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Kbhvn. 12.3.  
s.s. Avance oplagt.

### B

s.s. Belgien afg. Kbhvn. 7.3. til Gdynia.  
m.s. Bente Mærsk ank. Naples 10.3.  
s.s. Bergenhus ank. Stettin 14.3.  
s.s. Bertha oplagt  
s.s. Bes pass. Skagen 12.3.  
s.s. Betta ank. Palermo 12.3.  
s.s. Betty Mærsk afg. Barry 25.2.  
s.s. Birgit, Vilsmark, ank. Ballimore 8.3.  
s.s. Birgitte pass. Gibraltar 11.2. p. R. t. Jaffa.  
s.s. Birte, Rasmussen, afg. Guanta 3.3. til Santiago.  
m.s. Bonita, Farup, ank. Piombino 3.3.  
m.s. Boringia, Kolls, pass. Vlissingen p. R. t. Antwerpen 15.3. hjg.  
m.s. Bornholm, Sørensen, afg. Progreso 2.3.  
s.s. Bothal, Hansen, ank. Helsingør 10.3.  
s.s. Brasilien afg. Neufahrwasser 17.2. til River Plate.  
m.s. Brazilian Reefer pass. Flores 9.3.  
m.s. Bretagne, Hansen, ank. Rio de Janeiro 12.3.  
s.s. Britta ank. Rotterdam 10.3.  
s.s. Broholm ank. Haifa 28.2.  
s.s. Brosund, Bundesen, ank. Huelva 9.3.  
s.s. Brynhild afg. Neufahrwasser 22.2. til Santos.

### C

m.s. California afg. Madeira 4.3., ank. Kbhvn. 14.3.  
m.s. Canada, Knudsen, afg. Southampton til St. Thomas 13.3. udg.  
m.s. Canadian Reefer pass. San Miquel 8.3.  
s.s. Carmen pass. Dungeness 14.3.  
m.s. Caroline Mærsk afg. Antwerpen 5.3.  
s.s. Charkow afg. Kbhvn. 11.3. til Antwerpen.  
m.s. Chastine Mærsk afg. Penang 30.1.  
m.s. Chile, Larsen, ank. Dunkirk 14.3. hjg.  
m.s. Chilean Reefer ank. Seattle 11.3.  
m.s. Chr. Holm afg. Curacao 12.3.  
s.s. Chr. J. Kampmann ank. Bahia 8.3.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14 3.30

LONDON . . . . .	22.40	MADRID . . . . .	30.00
NEWYORK . . . . .	478 75	AMSTERDAM . . . . .	254.15
BERLIN . . . . .	101,85	STOCKHOLM . . . . .	116.60
PARIS . . . . .	12.80	OSLO . . . . .	112.70
ANTWERPEN . . . . .	80 50	HÆLSINGFORS . . . . .	9,95
ZÜRICH . . . . .	108.85	PRAG . . . . .	16.60
ROM . . . . .	25,35	WARSAWA . . . . .	90,65

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Buenos Aires 8.3.  
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Nørresundby 10.3.  
 s.s. *Christiansborg* afg. Cagliari 10.3.  
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt.  
 m.s. *Columbia*, Broner, afg. Astoria 24.2.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Beyrouth 11.3.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Danzig 10.3.

## D

s.s. *Dagmar* ank. Marans 5.3.  
 s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 11.3. til London.  
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 11.3. til Stockholm.  
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Danzig 12.3. til Reykjavik.  
 m.s. *Danmark* afg. Nyborg 11.3. til Bermuda.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, ank. Hamburg 12.3. udg.  
 s.s. *Delaware* afg. Bamble 23.2. til Boston, Mass.  
 s.s. *Douro* afg. Kbhvn. 15.3. til Hamburg.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Gdynia 17.2. til St. Thomas.  
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Dunkirk 7.3.  
 s.s. *Ebro* afg. Neapel 13.3. til Palermo.  
 s.s. *Effe Mærsk* afg. Danzig 7.3.  
 s.s. *Egholin* afg. Antwerpen 13.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Le Havre 6.3.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Haifa 4.3.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Manchester 10.3.  
 s.s. *Elisabeth* afg. Gdynia 8.3. til Boulogne.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 28.1.  
 s.s. *Ellen* oplagt.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 5.2.  
 s.s. *Else* ank. Swansea 11.3.  
 s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Houston 6.2.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Wellington 20.2.  
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Methil 12.3.  
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Gdynia 2.3. til St. Thomas.  
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erna* afg. Zeebrügge 15.3.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Christobal til Los Angeles 8.3. udg.  
 s.s. *Ester* ank. Haifa 8.3.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 26.2. p. R. t. Haifa.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. San Francisco til Los Angeles 14.3. hjg.

## F

s.s. *Finland* afg. Hartlepool 9.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Bangkok 12.3.  
 s.s. *Flynderborg* pass. Ushant 13.3.  
 s.s. *Frankrig* ank. Ghent 7.3.  
 s.s. *Fredensborg* afg. Glasgow 11.3.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 9.2.  
 s.s. *Freya* ank. Danzig 7.3.  
 s.s. *Frida* afg. Habana 10.3.  
 s.s. *Frode* afg. Kbhvn. 18.3. til Neufahrwasser.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 6.3. til Gulfen.  
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 23.2. p. R. t. Tel Aviv.  
 s.s. *Gerda* afg. Genoa 13.3.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. Danzig 13.3.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 9.3.  
 s.s. *Gorm* afg. New Orleans 9.3. til Norfolk, Va.  
 s.s. *Grete* pass. Gibraltar 13.3.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Shanghai 4.3.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, oplagt.  
 s.s. *Gudena* ank. Oran 7.3.  
 s.s. *Gudrun* ank. Dunkirk 27.2.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. New York 11.3.  
 s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 2.3.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Port Said 7.3.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 2.2. til Hongkong.  
 s.s. *Gyda* pass. Dungeness 8.2. p. R. t. Jaffa.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Bordeaux 7.3.

s.s. *Halldan* ank. Riga 12.3.  
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.  
 s.s. *Hanne* ank. Kbhvn. 7.3.  
 s.s. *Hans Broge* ank. Nørresundby 8.3.  
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 14.3. til Æbeltoft.  
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Port of Spain 9.3.  
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 13.3. til Manchester.  
 s.s. *Harriet* ank. Wolgast 12.3.  
 s.s. *Helene* ank. Kotka 13.3.  
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 7.3.  
 m.s. *Helvig* afg. Algier 18.2. til Haifa.  
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Tampico 8.3.  
 s.s. *Henry Tegner* afg. La Pallice 5.3.  
 m.s. *Herdis* ank. Teneriffe 9.3.  
 s.s. *Hilde* ank. Kbhvn. 8.3.  
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 10.3.  
 s.s. *Holland* ank. Aalborg 8.3.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. Hongkong 11.3.

## I

m.s. *India*, Krarup, afg. Kobe til Hongkong 12.3. hjg.  
 s.s. *Inga* oplagt.  
 s.s. *Ingeborg S.* afg. London 10.3. til Casablanca via Antwerpen/Lissabon.  
 s.s. *Inger* ank. Liverpool 13.3.  
 s.s. *Inger Toft* ank. Antwerp 9.3.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, pass. 33° S. 50° W. 11.3. p. R. t. Gulfen.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Hamburg 6.3.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Leith 11.3.  
 s.s. *Ivar* afg. Aalborg 4.3. til New York.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 12.3.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Barakona 1.3.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Ostermoor 17.2.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, afg. Manila til Hongkong 14.3. udg.  
 s.s. *Jenny* afg. Oran 8.3.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Safi 9.3.  
 s.s. *Johanne* afg. Methil 14.3.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Sete 6.3.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 15.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* pass. Ushant 14.3.  
 s.s. *Juliane* oplagt.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Saigon 13.3. hjg.  
 s.s. *Jutta* pass. Gibraltar 14.3.  
 s.s. *Jytte* ank. Zeebrügge 8.3.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Southampton 13.3.

## K

s.s. *Kai*, Friis, oplagt.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Pernambuco 8.3.  
 s.s. *Karen* ank. Svendborg 24.2.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Helsingør 13.3.  
 s.s. *Karla* afg. Malta 11.3.  
 s.s. *Katholm* ank. Randers 12.3.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Calcutta 10.3.  
 s.s. *Keiserinde Dagmar* ank. Castellon 17.2.  
 s.s. *Kentucky* i Dok i Frederikshavn siden 22.2.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Port Sudan til Djibouti 13.3. udg.  
 s.s. *Kirsten* afg. Castellon 3.3. til London.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Bremen 4.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Randers oplagt 28.2.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Ruteferd mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuellas.  
 s.s. *Knud Willemoes* ank. Esbjerg 9.3.  
 s.s. *Knut* pass. Beachy Head 4.2. p. R. t. Sete.  
 s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* afg. Iquique 7.3.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Aden til Suez 14.3. hjg.  
 s.s. *Lars Kruse* afg. Abonema 8.3. til Kotonu.  
 s.s. *Laura* afg. Stockholm 13.3.  
 m.s. *Laura Mærsk* afg. Kbhvn. 1.3.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Hongkong 10.3.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Kamaishi 8.3.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Baltimore 7.3.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
 s.s. *Lilian* ank. Licata 13.3.  
 s.s. *Lily* afg. Casablanca 6.3.  
 s.s. *Linda* ank. Rouen 13.3.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. oplagt 1.3.  
 s.s. *Lotta* ank. Haifa 7.3.  
 s.s. *Lotte* ank. Huelva 10.3.  
 s.s. *Louisiana* ank. Gøteborg 12.3.  
 m.s. *Lundby* afg. Puerto Padre 27.2. til Lands End for Ordre.

## M

s.s. *M. C. Holm* afg. Hampton Rds. 1.3. til Queenstown.  
 s.s. *Magnus* afg. Dunkirk 13.3. til Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Maja* afg. Kotka 13.3.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Kobe 11.3. udg.

s.s. *Manø*, Albersen, afg. Ostende 12.3.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Hongkong 6.3.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Newport News 11.3. til Kingston.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. London 10.3.  
 s.s. *Margrete* ank. Svendborg 13.2.  
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 13.3.  
 s.s. *Maria* afg. Buenos Aires 27.2.  
 s.s. *Marianne* ank. Danzig 8.3.  
 m.s. *Marie Mærsk* ank. Teneriffe 9.3.  
 s.s. *Marie Toft* ank. Dunston 13.3.  
 s.s. *Marna* afg. New York 10.3.  
 m.s. *Marocco* afg. Lissabon 12.3. til Gdynia.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Portland Me. 12.3.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Oran 9.3. til Kalundborg.  
 s.s. *Marx* ank. Rendsborg 6.3.  
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 21.2. til River Plate.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Batoum 27.2.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Colombo til Penang 11.3. udg.  
 s.s. *Mercur* oplagt.  
 s.s. *Michael Jebsen* ank. Hongkong 22.2.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 13.3.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Blyth 11.3.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Najaden* ank. Immingham 14.3.  
 s.s. *Nancy* ank. Swansea 11.3.  
 s.s. *Nerna* pass. Hollenau 13.3.  
 e.p. *Nevada* ank. Gøteborg 12.3.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Osaka 8.3.  
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Philadelphia 9.3.  
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.  
 s.s. *Niobe* pass. Ushant 13.3.  
 s.s. *Norco* oplagt.  
 m.s. *Nordbo* pass. Lizard 27.2. p. R. t. New York.  
 s.s. *Nordborg* afg. Glasgow 13.3.  
 s.s. *Nordby* afg. Gravesend 10.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Norden* ank. Cristobal 3.3.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Rio de Janeiro 16.2. til New York.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Dakar 3.3.  
 m.s. *Nordhval* ank. Moji 22.2. p. R. t. New York.  
 m.s. *Nordkap* pass. Delaware 24.2. p. R. t. Santos.  
 s.s. *Nordlys* ank. Tocopilla 9.3.  
 m.s. *Nordpol* pass. Brunsbüttel 3.3. p. R. t. U.S.A.  
 m.s. *Nordvest* ank. Yokohama 2.3. p. R. t. Kobe.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Bahia 5.3.

## O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 14.3.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* ank. Hull 5.3.  
 s.s. *Olaf* afg. Nakskov 13.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Svendborg 10.3.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Liverpool 10.3.  
 m.s. *Oregon* afg. Santos 14.3. til Rio.  
 s.s. *Orion* ank. St. John, N.B. 6.3.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Port Talbot 10.3.  
 s.s. *Otto Petersen* afg. Louisburg 4.3. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Bilbao 11.3.

## P

s.s. *P. Madsen* afg. Lagos 7.3. til Abonema.  
 s.s. *P. N. Damm* afg. Gdynia 3.3.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, pass. Dondrahead p. R. t. Aden 11.3. hjg.  
 s.s. *Paris*, Fenger Tendal, ank. Hull 10.3.  
 s.s. *Paula* pass. Gibraltar 13.3.  
 m.s. *Pera*, Berg, afg. Los Angeles til Kobe 23.2. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Panama 6.3.  
 s.s. *Pia* pass. Hollyhead 14.3.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Frederikshavn 18.2.

## R

m.s. *Ragnhild* pass. Lizard 2.3. p. R. t. New York.  
 s.s. *Randa* afg. Kanarie Øerne 14.3.  
 s.s. *Riga* ank. Danzig 12.3.  
 s.s. *Rigmor* ank. Haugesund 6.3.  
 s.s. *Rikke* afg. Cardiff 9.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita* Dok i Frederikshavn.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Antwerpen 8.3.  
 s.s. *Robert* ank. Sele 7.3.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Gibraltar 8.3.  
 s.s. *Rosenborg* afg. Safi 10.3.

## S

s.s. *Saga* ank. Kbhvn. 14.3.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Kosichang 12.1.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Cagliari 5.3.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Immingham 12.3.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Methil 10.3.  
 s.s. *Seine* ank. Bordeaux 12.3.  
 s.s. *Sejro*, Teilmann-Thomsen, afg. Cagliari 17.2.  
 m.s. *Selandia*, Vøring, ank. Antwerpen 14.3. udg.  
 s.s. *Selma* ank. Newcastle 11.3.  
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 5.3.  
 m.s. *Stam*, Ravnsnæs, pass. Minikoi p. R. t. Aden 5.3. hjg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Haifa 14.3.  
 s.s. *Signe* pass. Dungeness 2.3. p. R. t. Dublin.  
 s.s. *Sigrid* ank. Ghent 6.3.  
 s.s. *Sigrun* afg. Manchester 9.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Port Talbot 10.3.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.  
 s.s. *Skagen* ank. Kbhvn. 14.3.  
 s.s. *Skagerak* ank. Sarpsborg 6.3.  
 s.s. *Skjold* ank. Middelfart 13.3.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 15.3. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Stesvig*, Haure-Petersen, afg. Liverpool 3.3.  
 s.s. *Skandia* afg. Baton Rouge 28.2. til Liverpool.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Bayonne 7.3.  
 s.s. *Sophie* ank. Lemvig 2.3.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 14.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Philadelphia 10.3.  
 s.s. *Stella* ank. Haifa 1.3.  
 m.s. *Stensby* i Dok i Frederikshavn.  
 m.s. *Stjerneborg* ank. Yawata 8.3.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Danzig 11.3. til Rouen.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Casablanca 11.3.  
 s.s. *Svanhild* afg. New York 4.3. til Oslo.  
 s.s. *Svanholm* afg. Antwerpen 5.3. til Alexandria.  
 s.s. *Svava* afg. Antwerpen forv. til Kbhvn., Aarh., Midft., Horsens, Korsør og Randers.  
 s.s. *Svend Pii* ank. St. John's, N.F. 5.3.  
 s.s. *Soborg* pass. Finisterre 12.3.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 12.3.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Shanghai 11.3.  
 s.s. *Tanja* pass. Gibraltar 12.3.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Francisco 1.3.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Antwerpen 16.3.  
 s.s. *Tekla* afg. Dakar 8.3. til Zighinkor.  
 s.s. *Tennessee* ank. Helsingør 7.3.  
 m.s. *Thyra S.* ank. Teneriffe 2.3.  
 s.s. *Tomsk* ank. Alexandria 14.3.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Skive 11.3. til Ejerslev.  
 s.s. *Tove* afg. Kirkcaldy 8.3. til Goole.  
 s.s. *Tovelil*, Ewers, afg. Rotterdam 11.3.  
 s.s. *Transporter* afg. Boness 9.3. til Odense.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Mont Rose 15.3.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 14.3. nordover.  
 s.s. *Tula* ank. Kbhvn. 11.3.  
 m.s. *Tunis* afg. Haifa 7.3. til Rotterdam.  
 m.s. *Tureby* afg. New York 11.3. til Rio de Janeiro.

## U

s.s. *Uffe* afg. Middelfart 14.3. til Horsens og Odense.  
 s.s. *Ulla* afg. Rio de Janeiro 10.3.  
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Middlesbro 9.3. til Bizerta.  
 s.s. *Uranienborg* pass. Cristobal 8.3.

## V

s.s. *Valborg* afg. Oran 7.3.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 10.3.  
 s.s. *Venus* dokker i Kbhvn.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Danzig 8.3.  
 s.s. *Viborg* afg. Fredericia 14.3.  
 s.s. *Viola* ank. Antwerpen 1.3.  
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 14.2. til River Plate.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Cap Verde 11.3.  
 s.s. *Will. Colding* pass. Dunnet Hd. 9.3.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 7.3.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 14.3. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 1.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEIMBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » » » »

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder


**M. B. COHN**
TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1409  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S**  
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENGGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF. I CENTRAL 7809
**Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter**

 Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
 Norsk statsant. Kompassrettere  
 Forlang ill. Katalog

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

**AARHUS**

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holm&W"  
Amaliegade 38**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Årager 1483.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:  
24870 (18 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**CADENIUS & GRAHN A/S**

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

W A S A (Finland)

Medlemmer af:  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

MED

# Brown



## GYRO KOMPAS

OG

## AUTOMATISK STYRING

OPNAAS

### NØJAGTIGHED

### SIKKERHED

### BESPARELSE

AGENTER FOR DANMARK:

IVER C. WEILBACH & CO.  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

# Owners' &

# Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amaliegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

## ANKERSPIL LOSSESPIL STYREMASKINER

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESSELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





### Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
D/S af 1912.  
D/S »Svendborg«.  
J. Lauritzen.  
D/S »Norden«.  
D/S »Dannebrog«.  
D/S »Torm«.  
D/S »Progress«.  
Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
D/S »Orient«.  
D/S »Myren«.  
D/S »Vendila«.  
Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
D/S »D. F. K.«.  
D/S »Dania«.  
A/S »Motorramp«, Stensved.  
D/S »Heimdals«.  
A/S Det Danske Kulkompagni.  
D/S »Pacific«.  
D/S »Jutlandia«.  
Rederiet Andreas Christensen.  
D/S »Hafnia«.  
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
Svitzers Bugserafdeling.  
D/S »Holland«.  
D/S »Baltic«.  
D/S »Øresund«.  
Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
A/S Dampskibet »Finland«.  
D/S »Nautic«.  
D/S »Als«.  
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
D/S »Samsø«.  
D/S »Draco«.  
D/S »Activ«, Korsør.  
D/S »Jyden«, Esbjerg.  
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.  
A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab.  
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.  
J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
D/S »Phønix«, Esbjerg.  
D/S »Viking«.  
D/S af 1925, Esbjerg.  
Det Forenede Bugser-selskab A/S.

## Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN  
Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF  
Kul ◀ Koks ◀ Cinders  
Briketter ◀ Brænde

KAAS & SØRENSEN  
INDEHAVER

Skibsklæring  
Kommission

## G. E. OLSEN

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

**HELSINGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPSKIBSSELSKABET

# PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

## L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkco

**ROTTERDAM**

Telephones:  
84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

# GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

## DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

### Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:  
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
**H. C. BORCH**  
KØBENHAVN





# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 12

TORS DAG 23. MARTS 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SKIBSFARTENS VANSKELIGHEDER

Det Fald i Fragraterne, der var begyndt at gøre sig gældende i Slutningen af Aaret 1937, hedder det i A/S Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Beretning for 1938, fortsatte langt ind i 1938, og Aarsagen hertil maa først og fremmest tilskrives den betydelige Nedgang i Verdenshandelen, særlig set paa Baggrund af dennes forcerede Tempo i det foregaaende Aar. Paa det betydningsfulde La Plata-Marked indtraadte en langvarig Stilstand, og en stærk Forsinkelse af den nye Høst i Forbindelse med den fra Argentinas Side førte Pris-Politik var yderligere medvirkende til en Lammelse af La Plata-Afskibningerne. I denne Forbindelse er det atter i Aar værd at fremhæve Betydningen af de aftalte Minimums-Fragter, der har været gældende for dette Marked saavel som for Nord-Amerika, Gulfen og Australien, og som utvivlsomt har medvirket til ikke alene at opretholde Fragterne i de kontrollerede Markeder, men ogsaa har bevirket, at et yderligere Fald i de frie Markeder er blevet undgaaet.

For Østersøens og Hvidehavets Vedkommende havde de fleste Redere, som var interesseret i denne Fart, bundet sig til Minimums-Fragt-Skemaet ved deres Underskrift, og man oplevede det Særsyn, at Redere, som loyalt overholdt deres Forpligtelse, blev tvunget til midt i Sæsonen at lægge en Del af deres Østersø-Flaade op.

Iøvrigt har det forløbne Aar været præget af den internationale Storpolitiks Virkninger. Krisen i September medførte en kortvarig Oplussen af Tonnage-Efterspørgsel med stigende Fragter, men samtidig ogsaa med stigende Udgifter bl. a. til Krigs-Assurance. Straks efter, at den akut tilspidsede Situation var overstaaet, faldt Markederne hen i fortsat apatisk Tilstand, idet det dog maa siges, at de oversøiske Markeder som Helhed har vist større Aktivitet end de europæiske Fragtmarkeder.

Af det forannævnte vil det forstaaes, at Selskabet ikke har kunnet undgaa Oplægninger. Ni af Skibene har været oplagt i ialt 857 Dage, og en Del Smaa-Havarier for de mindre Baades Vedkommende har forarsaget kortere Reparations-Ophold.

Selskabets Ledelse har haft Opmærksomheden henvendt paa en Fornyelse af Tonnagen, men medens man i al Almindelighed ser Tonnage-Priserne svinge i Forhold til Fragt-Niveauet, er dette Forhold ikke tilstede nu, og tager man samtidig i Betragtning, at mange Stater subventionerer deres Skibsfart i stor Stil, samt at Landenes Selvforsyningspolitik fremdeles sættes i Højsædet, synes en afventende Holdning tilraadelig.

Fra Regeringens Side synes man stadig ikke at være tilstrækkelig opmærksom paa den Betydning, som den danske Skibsfart har for Landets Valuta, og i Stedet for — under Hensyn til den udenlandske subventionerede Skibsfarts Konkurrence — at forsøge at skabe Løttelse for Erhvervet, er Forholdet tværtimod det, at Beskatning og Lovgivning fordyrer og besværliggør den daglige Drift betydeligt samt vanskeliggør Fornyelse af Tonnagen. Alene i direkte Skatter har Selskabet i 1938 betalt et Beløb svarende til ca. 25 pCt. af Aktiekapitalen.

Naar Selskabet alligevel kan fremlægge et forholds-

vis godt Resultat skyldes dette bl. a. heldige Dispositioner i Slutningen af 1937.

Ser vi fremover, er der saa mange Faktorer, der spiller ind, at det bliver vanskeligt at udtale sig om Udviklingen. Denne vil afhænge af den internationale Forstaaelse og det indbyrdes Samarbejde, som er Betingelsen for en forøget Verdenshandel og dermed forøgede Transporter.

### FRAGTRATETALLET

Det danske Fragtratetal er for Februar beregnet til 123 mod 125 i Januar og 127 i December. De sidste Maaneders Nedgang er saaledes blevet fortsat. I Februar sidste Aar var Fragtratetallet 130.

Det viser sig altsaa, at Nedgangen er aabenbar. Hvordan den videre Udvikling vil blive kan ingen i Øjeblikket se. Men med den internationale politiske Uro og med de Begivenheder i mente, der er sket i den sidste Uge, kan man sige sig selv, at der er meget langt igen, før en international Stabilitet opnaas.

### DANMARKS INDUSTRI EKSPORT

Danmarks Industri-Eksport i 1938 er opgjort til 410 Mill. Kr. mod 395 Millioner i 1937 og 313 Millioner Kr. i 1936. Eksportværdien i 1938 svarer til ca. 26 pCt. af Landets Eksport.

De Industrigræne, der særlig havde Fremgang, var Skibsværfterne, hvis Eksporttal steg fra ca. 45 Mill. Kr. i 1937 til 68,5 Mill. Kr. i 1938, og ogsaa for Dieselmotorer blev Fremgangen betydelig med en Stigning fra 5,8 Mill. Kr. til 17,5 Mill. Kr. Det vil sige en Stigning paa henholdsvis 50 pCt. og 200 pCt., altsaa en ganske usædvanlig stor Forøgelse. Desuden steg Eksporten af Haandskydevaaben, Mejerimaskiner, Cementmaskiner, elektriske Maskiner, Metalbearbejdningsmaskiner, Drittelstaver, kondenseret Mælk og Øl. For en lang Række Varer opretholdtes Eksporten paa tilnærmelsesvis samme Højde som i 1937.

### DANSK SKIBSFARTS KONKURRENCE-EVNE

De fleste Aarsberetninger har samme Indledning, nemlig — 1938 har været et Aar med stadig Nedgang i Fragterne, og imod Forventning var det Omslag, som satte ind i Slutningen af 1937, ikke en midlertidig Konjunktursvingning, men Indledningen til en almindelig Nedgang i Fragterne, som efterhaanden har bredt sig til alle Markeder. Saaledes ogsaa Dansk-Fransk's der fortsætter:

For Selskabets Motorskibe har Nedgangen ikke været saa følelig, idet forskellige Fragtafslutninger havde fundet Sted, før Depressionen satte ind, og desuden har vi for disse Skibes Vedkommende været forsaanet for større Havarier eller Ophold, saaledes at disses Sejlads maa betegnes som i det hele og store tilfredsstillende.

For Selskabets Damp-Tonnage har 1938 været et meget uheldigt Aar, idet vi ikke havde tidligere afsluttede Kontrakter at falde tilbage paa, og det Haab, som man satte til Trælæstsæsonen, glippede fuldstændigt. Som bekendt blev der gennem den saakaldte Baltwhite Timber Scheme etableret et internationalt Samarbejde mellem de i Trælæstfarten interesserede Redere med Henblik paa Opretholdelse af et nogenlunde lønnende Fragtniveau. Vi har loyalt overholdt vore Forpligtelser under dette Samarbejde, og da Minimumsfragterne ikke kunde opnaas, medførte dette Oplægning i den største Del af Trælæstsæsonen, medens der desværre var mindre loyale Redere, der sejlede til lavere Fragter, hvilket forarsagede, at hele Samarbejdet til sidst brød sammen.

Vort Oplægningstal er derfor meget højt, nemlig ialt 846 Dage, medens det samlede Tidstab som Følge af Reparationer udgør 129 Dage.

Pr. 31. December 1938 udgjorde Flaaden 40,000 Tons

d.w. med en bogført Værdi af 6930 Mill. Kr., der svarer til 213,78 Kr. pr. Ton d.w. for Motorskibene og 75,21 Kr. for Damperne eller i Gennemsnit for hele Tonnagen 173,25 Kr. Flaadens Gennemsnitsalder var pr. samme Tidspunkt 10 Aar.

Ved Afgivelsen af denne Beretning ligger Fragtmarkedet desværre paa et Niveau, der gør det vanskeligt at indsejle et nogenlunde tilfredsstillende Driftsoverskud, og det er under de herskende urolige Forhold, hvor man maa være forberedt paa det uventede, meget vanskeligt at udtale sig om Fremtiden, særlig da dansk Skibsfarts Konkurrencedygtighed bliver ringere grundet paa de stadig stigende Udgifter, der i hvert Fald for Nordøstersø-Tonnagens Vedkommende er naaet saa højt, at det er tvivlsomt, at det fremtidig kan betale sig at drive denne Tonnage under dansk Flag. Det maa alvorligt haabes, at man fra Statsmagtens Side ikke paalægger Erhvervet yderligere Byrder, for allerede Merindkomstskatten har betydet et alvorligt Indgreb i Ressourcerne, og Forholdene kan udvikle sig saaledes, at Statsmagten vil erkende, at det havde været bedre Samfundsøkonomi ikke saa føleligt at have svækket Erhvervet i det eneste rigtig gode Aar, det har oplevet i den sidste 10-Aars Periode. Den i de store Lande tiltagende Tendens til at subventionere og foretrække den nationale Tonnage forøger ogsaa Vanskelighederne for de smaa Nationer og særlig for den danske Trampskibsfart, der er henvist til at søge Størstedelen af sin Beskæftigelse i udenrigs Fart.

### »PACIFIC«S BERETNING

I det forløbne Aar, udtales det i Dampskibsselskabet Pacific's Beretning, har Skibene været beskæftiget i Fart paa Nord- og Østersøen samt paa Hvidehavet og har gjort enkelte Rejser paa Middelhavet. S/S »Paris« har tillige gjort en Rejse paa Grønland.

Den Nedgang i Fragtmarkedet, som begyndte i Efteraaret 1937, fortsatte ind i 1938, og Fragterne har i hele Aaret ligget ret sløjt, saa det har været vanskeligt at faa lønnende Beskæftigelse til Baadene. Nogle af Skibene har derfor været lagt op sidste Foraar.

Der er i Aarets Løb ikke indtruffet Havarier af nævneværdig Art.

Som det fremgaar af Regnskabet, har Selskabet — incl. Overførselen fra forrige Aar — indtjent et Driftsoverskud paa Kr. 318.208,00. Efter Fradrag af Administrationsudgifter fremkommer et Netto-Overskud paa Kr. 223.547,81. Bestyrelsen foreslaar Generalforsamlingen, at der udbetales et Udbytte paa 15 pCt., at der overføres et Beløb paa 120.000 Kr. til Reserve- og Klassifikationsfond, og at der overføres Kr. 7.370,42 til næste Aar.

Om Udsigterne for dette Aar, siger Beretningen, er det vanskeligt at udtale sig. Fragterne er i Øjeblikket meget daarligere, og vi har derfor 2 Baaeopløgt. Vi haaber dog, at Fragterne vil bedre sig senere paa Aaret, men de uforholdsmæssig høje Skatter og andre Fordringer, der stilles til den danske Skibsfart, gør det vanskeligere og vanskeligere at konkurrere med andre Nationers Rederier.

Paa en tidligere Generalforsamling har Bestyrelsen faaet Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen, men da Aktieselskabs-Registeret af formelle Grunde ikke vilde anerkende denne Bemyndigelse, ser vi os nødsaget til igen i Aar at faa denne bekræftet. Der vil derfor paa Generalforsamlingen fremkomme Forslag om Udvidelse af Aktiekapitalen med indtil 600.000 Kr.

### SKIBSFARTEN OG SPANIEN

Paa Dampskibsselskabet »Progress«s Generalforsamling udtalte Bestyrelsens Formand, Skibsreder Marius Nielsen sig bl. a. om Spørgsmaalet om Danmarks Skibsfart og Spanien:

Nu da der synes at være Udsigt til en Ordning af de spanske Forhold, er vi Redere klar til at gaa ind i vor gamle Trade, med den danske Regerings Nølen med at anerkende Franco kan blive skæbnesvanger. Der er ingen Tvivl om, at de Lande, der forlængst har set, hvilken Vej Vinden blæste og indrettede deres Udenrigspolitik derefter, er flere Heste-

hoveder foran os, og det skulde ikke undre mig, om dansk Skibsfart, ja flere andre danske Erhverv, blev Sorteper, og at disse maatte se mange Aars Arbejde tilintetgjort paa det indrepolitiske Alter.

Regeringen vil gerne nyde godt af Erhvervenes Arbejde, men saa maa man ikke umuliggøre et saadant.

### UTRYGHEDEN

Hele Europa er i Øjeblikket besat af en Uhyggelighed, der ikke kan vedvare. Det maa føre enten til Kaos eller til Afspænding. Som Forholdene er nu, kan man ikke tænke sig en Verdensdel fortsætte sin Tilværelse. Overalt mærker man Frygten for, hvad Dagen i Morgen vil bringe. Ingen formaar faktisk at se blot en Uge frem i Tiden i disse Dage. Og de Foranstaltninger de forskellige Lande har truffet tyder da ogsaa paa, at man overalt er forberedt paa alle Eventualiteter. Her har vi kun et at gøre, at fastholde vor Neutralitet udadtil, og indadtil kun søge i videst mulig Udstrækning det naturlige Samarbejde med de andre nordiske Lande, et Samarbejde som de alvorlige Tider der stunder til forhaabentlig vil gøre endnu stærkere.

### VALUTARESTRIKTIONER OG SKIBSFARTEN

I Sverige er man indenfor Finansministeriet i Øjeblikket optaget af at udarbejde Forslag til Lov vedrørende Valutaregulering under usædvanlige, af Krig, Krigsfare eller svære økonomiske Kriser foranledigede Forhold. En saadan Lovgivning kan, i hvert Fald indirekte, komme til at berøre Skibsfarten i maaske højere Grad end nogen anden Næringsgren.

Sveriges Rederiforening har derfor set sig foranlediget til allerede paa et saa tidligt Tidspunkt som nu overfor Finansdepartementet at fremsætte forskellige almene Synspunkter om Emnet.

Foreningen fremhæver, at den svenske Handelsflaade i meget stor Udstrækning beskæftiges i Fart mellem Sverige og Udlandet eller mellem udenlandske Havne. Kun i Undtagelsestilfælde sluttet Fragter i saadanne Farter i svenske Kroner. Engelske Pund er det almindeligste, men ogsaa andre udenlandske Valutaer anvendes dog. Det er derfor klart, at en Lovgivning, som indeholder Import- eller Eksportforbud for udenlandsk Valuta, paa en meget følelig Maade kan komme til at berøre Rederierhvervet og at særlig Forsigtighed maa iagttages, saa at ikke den svenske Skibsfart ved særlige Lejligheder kommer til at arbejde med større Vanskeligheder med Hensyn til Valutaforholdene end Skibsfarten i andre Lande, hvis Skibe ikke paa samme Maade er bundne af Valutarestriktioner.

De svenske Linierederier træffer i Reglen Aftale med Befragterne for længere Perioder vedrørende de Fragter, som skal gælde for Transport af de paagældende Varer. Rederiets Fragtkalkuler er baseret paa frie Valutaforhold. Hvis Valutaen under den løbende Kontraktid undergaar Tvangsforandringer i den ene eller den anden Retning eller Valutarestriktioner i anden Form gennemføres, kan de paagældende Rederier være udsat for omfattende Tab. Dertil kommer, at disse Rederier ikke sjældent paa Forlaand sikrer sig med Valutaer, undertiden til store Beløb, for at dække Gæld der opstaar under Kontrakttiden i Udlandet, hvilket medfører, at hastige Forandringer i Valutaforholdene for dem kan skabe Vanskeligheder.

Hvor det gælder Time-Charter er det ligeledes nødvendigt, at den svenske respektive de udenlandske Tidsbefragtere kan udføre fra Landet eller indføre til Beløb det nødvendige i udenlandsk og svensk Valuta. For det hører jo med til Undtagelserne, at svenske Tidsbefragtere har Tilgodehavende i Udlandet, eller at Udlændinge har svensk Valuta til Disposition. De Udgifter, som Rederiet maa paatage sig i udenlandske Havne for Lastning og Losning, Havne-

penge o. s. v., maa det have Mulighed for at kunne udrede uden Valutavanskeligheder.

Den Lovgivning der er Tale om, skulde som allerede nævnt ikke alene tage Hensyn til Forholdene under Krig og under Krigsfare, men ogsaa i alvorlige økonomiske Krisetider.

### DANSK SKIBSFART OG ÆGYPTEN

Den forbavsende Udvikling i den danske Skibsfart, der berører Ægypten, er gjort til Genstand for Omtale i det i Alexandria udkommende Fagblad »Journal du Commerce et de la Marine«. Af den af Bladet offentliggjorte Oversigt over Udviklingen af Skibsfarten paa Alexandria i Aarene 1933—38 fremgaar, at medens denne Havn i Aaret 1933 blev anløbet af 11 danske Skibe, var Tallet 111 i 1938, en Fremgang, som Bladet opgør til 909 Procent og betegner som en Rekord for Alexandrias Havn. Medens de fleste store søfarende Nationer i Løbet af Femaaaret nogenlunde har bevaret deres Kontingent eller for Englands og Tysklands Vedkommende vist en ringe Fremgang, er der en betydelig Opgang for norske, svenske og hollandske Baade, men Opgangen kan paa langt nær maale sig med den, der er konstateret for Danmarks Vedkommende.

Listen over Anløb af Alexandrias Havn ser for de enkelte Landes Vedkommende saaledes ud:

	1938	1937	1933
Engelske	596	642	474
Italienske	319	338	360
Græske	314	327	389
Ægyptiske	233	192	143
Tyske	142	129	99
Franske	125	126	119
Danske	111	86	11
Norske	90	71	53
Svenske	78	86	49
Amerikanske	77	102	82
Rumænske	71	78	61
Hollandske	59	57	36
Palæstinske	46	27	—
Jugoslaviske	36	41	18
Belgiske	33	45	27
Bulgarske	26	39	25
Ungarske	22	17	3
Finske	20	14	4
Polske	16	14	1
Panamaske	12	4	10
Sovjetrussiske	10	19	11
Japanske	5	19	43
Tyrkiske	3	8	73
Estniske	2	2	2
Lettiske	1	2	—
Cyperske	—	2	—
Kinesiske	—	1	—
Litauiske	—	1	—
Østrigske	—	—	2
Spanske	—	—	1

### FRANKRIGS HANDELSFLAADE

I det franske Senat afholdtes for kort Tid siden en Interpellationsdebat om Frankrigs Handelsflaade, og den gav et klart Billede af denne Flaades alt andet end gunstige Stilling i Øjeblikket som om visse Planer, der er under Forberedelse.

Det hed bl. a. under Debatten: I 1914 indtog den franske Handelsflaade med en samlet Tonnage af 1.922.000 B.R.T. Femtepladsen blandt Verdens Handelsflaader. Nu indtager den med en samlet Tonnage af 2.881.000 Tons kun 7. Pladsen. Som det fremgaar af de nævnte Tal, androg den procentvis Stigning fra 1914 til i Aar 49 pCt. En Sammenligning med U. S. A.s, Japans og Italiens Handelsflaader gav imidlertid til Resultat, at disses samlede Tonnage fra 1914 til 1937 var steget med henholdsvis 362, 162 og 122 pCt. Skibsbyggeriet i hele Verden var i Tiden 1. Juli 1937—1. Juli 1938 steget til en samlet Tonnage af omtrent 1.600.000 Tons. Heraf kom paa Japan 530.000 Tons, paa Tyskland 360.000 Tons, paa England 230.000 Tons, paa Sverige 73.000 Tons og paa Frankrig 37.000

Tons. Ligeledes udviste et Overblik over de i Tiden 1. April 1937—1. April 1938 paabegyndte Skibe en i Sammenligning med andre Lande for Frankrig ugunstig Stilling. I den nævnte Periode havde man i England begyndt at bygge Skibe med en sammenlagt Tonnage af 976.000 Tons, i Japan 472.000 Tons, i Tyskland 432.000 Tons, i Italien 127.000 Tons og i Frankrig kun 19.200 Tons. Skibsbygningen, som i Aarene 1920—36 i Frankrig gik op til i det mindste 100.000 Tons aarlig, havde i de sidste tre Aar været i stadig Aftagende, hvilket Forhold beroede dels paa formindsket Flaadebygningsprogram og dels paa den franske Skibsbygningsindustri's Vanskeligheder ved at effektuere modtagne Bestillinger.

Den franske Handelsflaade var videre af usædvanlig forældet Beskaffenhed. Et Skib burde allerede efter 15 Aars Forløb anses for forældet og efter 25 Aar erstattes med ny Tonnage. Af samtlige Handelsflaader var Frankrigs den, hvori Procentantallet Skibe med en Alder over 15 Aar var størst, nemlig 57 pCt. Skibe med en Alder under 5 Aar beløb sig kun til 11 pCt. af den franske Handelsflaade. Tilsvarende Tal fra andre Landes Handelsflaader laa derimod mellem 14 og 23. Hvad endelig angaar Skibe med en Alder over 20 Aar, udgjorde de i den franske Handelsflaade 20 pCt., og denne Procent var større end andre Landes. Som Følge af sin aldrende Beskaffenhed er den franske Handelsflaade temmelig langsom.

Aarsagen til Handelsflaadens Forfald var at finde dels i de Vanskeligheder, hvormed den franske Skibsbygningsindustri for Tiden havde at kæmpe, — Skibe beregnedes at kunne bygges 30 pCt. billigere i Udlandet end i Frankrig — dels ogsaa i de højere Omkostninger, 40 Timers Ugens Indførelse medførte for den franske Handelsflaade.

Følgerne har ikke undladt at vise sig. Saaledes var Skibe under fransk Flag paa mange Linier — bl. a. i Sortehavet og i Middelhavets østlige Del — blevet sjældnere og sjældnere. Konkurrencen fra udenlandsk Skibsfart havde i den senere Tid gjort sig mere og mere mærkbar. Især var Konkurrencen fra den italienske Handelsflaade at frygte.

Situationen var saa meget alvorligere med Henblik paa Koloniproblemet. Mere end nogensinde var i dette Øjeblik Frankrigs Sikkerhed og økonomiske Forhold for en væsentlig Del afhængig af den franske Skibsfart. I Fredstid skete  $\frac{2}{3}$  af Importen til Frankrig søværts, i Krigstid saa godt som hele Importen. Af de 1917 importerede 47 Millioner Tons Varer var  $46\frac{1}{2}$  Mill. Tons kommet ad Søvejen. Under Verdenskrigen var der fra Kolonierne ført 600.000 Soldater og 200.000 Arbejdere til Frankrig. Endvidere var ved Verdenskrigens Udbrud 600 Skibe tilhørende den franske Handelsflaade blevet mobiliseret til Krigstjeneste, og ved Krigens Slutning havde Antallet af saadanne mobiliserede Skibe andraget 1272. Af, hvad der saaledes anførtes, fremgik, at den franske Handelsflaade var ligesaa vigtig for Landets Eksistens som Hæren, Krigsflaaden og Luftstridskræfterne.

Ministeren for Søfarten, som indrømmede, at Kritiken af den franske Handelsflaade var berettiget, anførte som Svar paa Interpellationen bl. a. følgende:

Til Trods for de Anstrengelser, som tidligere og lige til den sidste Tid var blevet gjort for den franske Handelsflaade, havde denne dog ikke kunnet opretholde sin Plads som før blandt Verdens Handelsflaader. Frankrig burde indenfor Verdenssøfarten med fuld Ret indtage Plads Nr. 3, dels af Hensyn til den samlede Bruttotonnage af de i franske Havne ind- og udgaende Skibe, dels ogsaa paa Grund af Vigtigheden af de ud- og indførte Varer. Ministerens Politik havde til Formaal at forbedre den nuværende Stilling. Efter en af ham udarbejdet Plan skulde den franske Handelsflaade paa tre Aar fornyes med en sammenlagt Tonnage af 500.000 B.R.T. Planen gik

ud paa dels at bygge Skibe paa franske Værfter, dels ogsaa at indkøbe Skibe i Udlandet. I Løbet af de ti Maaneder, der var gaaet, siden Ministeren tiltraadte sin Post, var den franske Handelsflaade allerede blevet forøget med en sammenlagt Tonnage paa 150.000 Tons. Efter en fornylig indgaaet Overenskomst med Forsvarsministeren vilde man yderligere skride til Bygning af Skibe paa ialt 100.000 Tons, hvoraf 25.000 Tons i Marts og April og Resten i Løbet af Aaret. Hertil kom, efter Ministerens Plan, i Løbet af indeværende Aar Indkøb fra Udlandet af Skibe paa ialt 100.000 Tons. Der var derfor al Grund til at haabe, at den franske Handelsflaade i Løbet af 3 Aar skulde have faaet de 500.000 Tons ny Tonnage. Til Finansieringen af dette Program skulde Staten, efter Ministerens Mening, bidrage med Skibsbygningslaan, der skulde udgøre 23,5 Millioner Francs i det første, 47 Mill. Fracs. i det andet og 70,5 Mill. Fracs. i det tredje Aar.

### VÆRDIEN AF ENGLANDS UDFØRSEL PR. INDBYGGER I BESTEMMELSESLANDET

The Board of Trade Journal bringer en Oversigtsartikel over Storbritanniens Udenrigshandel i 1938. Artiklen indeholder bl.a. Oplysninger om den procentvise Fordeling af Storbritanniens Udførsel til og Indførsel fra de forskellige Lande.

Der offentliggøres ogsaa en Tabel, som viser Værdien af Storbritanniens Udførsel til de forskellige Lande pr. Indbygger i de sidste Aar. Danmarks Stilling er her saa smuk og tænkkelig, idet vi staar i den Grad øverst paa Listen med £ 4—3—0 i 1938, hvorefter Norge som det næste Land, kommer med £2—11—11, mens de fleste andre Lande er under £1. Det maa dog uden Tvivl have sin Betydning i Englands Overvejelse med Hensyn til Danmarks Stilling og vor

hele — ogsaa skibsfartsmæssige Forbindelse med vor store Aftager og trofaste Ven.

Der er naturligvis forskellige Dominions, der køber mere pr. Indbygger end Danmark, men ellers kan vi vist være overordentlig veltilfreds med dette Resultat. og England forhaabentlig ogsaa.

Bestemmelsesland	1937		1938	
	£.	s. d.	£.	s. d.
<i>Britiske Lande:</i>				
Eire	7.	6. 9	6.	17. 8
Canada	2.	9. 7	2.	0. 6
Australien	5.	9.10	5.	10.11
New Zealand	12.	14. 7	11.	19.11
Sydafrikanske Union	4.	4. 7	3.	10. 2
Indien og Burma	0.	2. 1	0.	1.11
Vestafrika	0.	10.11	0.	7. 1
Østafrika	0.	6. 6	0.	6. 6
Britisk Malaya	2.	5. 4	2.	3. 7
Ceylon	0.	13. 9	0.	12. 3
Britisk Vestindien	2.	16. 6	2.	13. 9
<i>Fremmede Lande:</i>				
Sovjetunionen	0.	0. 4	0.	0. 9
Finland	1.	11. 3	1.	8. 9
Baltiske Lande	0.	17. 3	0.	16. 8
Sverige	2.	1. 6	1.	17. 3
Norge	3.	1. 7	2.	11.11
Danmark	4.	9. 7	4.	3. 0
Polen	0.	3. 4	0.	3. 1
Tyskland	0.	6. 4	0.	6. 0
Holland	1.	14.11	1.	10. 3
Belgien	1.	6. 8	0.	19. 8
Frankrig	0.	10. 2	0.	7. 3
Schweiz	1.	2. 4	0.	16. 7
Portugal	0.	9. 0	0.	8. 7
Spanien	0.	2. 0	0.	2.10
Italien	0.	2. 4	0.	2. 8
Ægypten	0.	9.11	0.	10. 9
Hollandsk Ostindien	0.	1. 4	0.	1. 1
Kina	0.	0. 3	0.	0. 2
Japan	0.	1. 2	0.	0. 6
De Forenede Stater	0.	4.10	0.	3. 2
Brasilien	0.	3. 4	0.	2. 5
Argentina	1.	11. 8	1.	10. 1

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Oversigt

over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Februar, 1939, samt Antallet af udgaaede Skibe.

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A.	13	47,146	12	—
Belgien	1	306	1	—
Brasilien	1	3,703	1	—
Bulgarien	1	1,085	1	—
Danzig	3	1,082	1	—
Danmark	23	37,674	20	4
Tyskland	389	552,243	315	69
Estland	3	1,847	—	2
Finland	20	28,428	17	2
Frankrig	29	44,149	25	6
Grækenland	24	56,371	15	9
Storbritannien	137	258,967	109	25
Italien	42	135,328	36	1
Yugoslavien	11	27,485	6	—
Japan	6	32,976	6	—
Letland	4	4,936	5	—
Litauen	5	2,482	4	—
Nederlandene	301	389,443	215	59
Norge	67	120,786	43	23
Panama	6	25,037	3	3
Polen	5	3,622	5	—
Portugal	11	17,105	4	5
Rusland	2	3,423	1	—
Island	2	1,677	1	1
Sverige	58	74,263	51	8
Ialt	1.164	1,871,561	898	218

Ialt afgaaet: 1,114 Skibe.

\*) = Excl. andetsteds udklarerede Skibe.

### Nødmeldinger fra Skibe

Fra 1. April er der truffet Foranstaltninger til at modtage Nødmeldinger fra Skibe, naar Omstændighederne kræver det. De vil blive udsendt over de danske Radiofonistationer, saaledes at ogsaa Skibe, der ikke er udstyret med Radiotelegraf- eller -Telefonstation, men som dog er forsynet med Radiomodtager og aflytter den danske Radiofonis Udsendelser, faar Underretning om Nødsituationen og sættes i Stand til at deltage i Redningsarbejdet.

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Februar 1939

I Februar 1939 ankom til Rotterdam 751 Skibe (Februar 1938: 694 Skibe) med Ladninger og afgik 702 Skibe (Februar 1938: 629 Skibe) med udgaaende Ladninger:

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

Erts	Februar	
	1939	1938
Erts	146	145
Korn	68	63
Trælast	19	14
Jordolie	28	27
Kul	29	24
Andre Ladninger	75	61

Ialt ankom med mindre Liniebaade 269 (257) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Februar 1938) og med større Liniebaade 117 (103). Yderligere ankom 365 (334) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 249 (242) mindre Liniebaade, 91 (80) større Liniebaade og 362 (307) Trampbaade, hvoraf 175 (186) Skibe med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 19 (49) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 19 (37) Skibe til Rotterdam og 31 (39) Skibe til Schiedam.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Svltzer

Bestyrelsen for Akts. Em. Z. Svltzers Bjergnings-Entreprise meddeler: Indtægterne for Entreprenens Drift for

Aaret 1938 udgjorde incl. Renter og Overførsel fra foregaaende Aar 2,682,475 Kr., Udgifterne 2,051,768 Kr., hvorved der til Disposition bliver et Beløb paa 630,707 Kr.

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Som tidligere nævnt har en stor Del af de i det sidste Aars Tid sluttede Baade under en eller anden Form brudt Minimalskemaet. I den sidste Tid er disse Brud paa Overenskomsterne blevet stedse hyppigere og grovere, og saavidt man har været i Stand til at konstatere, er en stor Del af de Baade, der er sluttede i de sidste 14 Dage, sluttede til Rater, der ligger mellem 2/- og 3/- under Minimalskemaet. Tramp Shipping Committee i London har nu draget Konsekvenser af disse gentagne Overtrædelser og har reduceret Minimalraterne til 20/- Basis n.a. San Lorenzo/p.p.U.K. for Maximum 8000 tons cargo. Denne Bestemmelse traadte i Kraft i Torsdags Eftermiddag, og man maa nu haabe, at det vil lykkes Rederne at gennemføre Minimalraterne.

Kornmarkederne er iøvrigt stadig apatiske. Efter Reduceringen af Minimalraten er der sluttet en 4/5 Baade til den reducerede Rate, og man venter, at Markedet vil udvikle sig lidt gunstigere i den kommende Tid, bl. a. under Henviisning til, at der snart kan ventes en ny Hvedehøst fra Argentina.

De øvrige Kornmarkeder har praktisk talt været uden Aktivitet. Australien har sluttet 2 Baade til Shanghai/Taku Bar Range paa Basis af Minimalraterne, hvorimod Markedet var fuldkomment blottet for hjemgaaende Forretninger. Hverken fra Northern Range, Golfen eller Nordpacific viste Befragterne ringeste Interesse for Korntonnage.

De øvrige oversøiske Markeder er meget rolige, hvilket for en stor Del naturligvis skyldes de sidste Dages storpolitiske Spænding i Europa. Under de usikre Forhold er det vanskeligt for Befragterne at disponere, og en lang Række Ordre er drefor blevet trukket tilbage. Før eller senere maa Befragterne selvfølgelig genoptage Forretningen, men saa længe der er Usikkerhed ved den politiske Udvikling i Europa, maa de utvivlsomt indstille sig paa en død Periode med deraf følgende Svaghed i Fragtnoteringerne.

Der sluttes stadig Scrapjern fra Northern Range og Golfen til Japan. Sidste Slutning ligger omkring 20/- fra Golfen, og 19/- fra U.S. Atlantic. Det østamerikanske Marked ligger iøvrigt, hvad hjemgaaende Forretning angaar, daarligt, og de noterede Rater er kun lige sejlbare. Af de faa Forretninger, der er gjort, skal nævnes Scrapjern U.S. Atlantic/U.K. 17/- option Gdynia 17/6 og Skibsbygningsmateriale Northern Range/1 Havn Sverige \$4.- paa gross terms.

Cuba/San Domingo — p.p.U.K./Cont, har vist større Interesse for Tonnage, og Rateniveauet har været svagt stigende. En enkelt Befragter, der var presset for Marts Tonnage, maatte betale 17/- fra Cuba for 7200 Tonner,

hvorimod April Tonnage sluttedes til Rater omkring 16/6d. Handy Tonnage fra San Domingo kan antagelig opnaa omkring 16/6d.

Pacificmarkedet frembyder kun ringe Forandring. Scrapjern er sluttet til Japan til Rater omkring \$3.90. For Lumber til Japan/Kina er der kun ringe Efterspørgsel; Berth Raten ligger omkring \$8.50 til Nordkina, hvilket svarer til ca. £6000.- for 430.000 Balefod. God Lumbercarrier paa f.i.o. Basis Vancouver/U.K. indikerer 23/-. Pacifickysten/Sydamerika kan sluttes til £11.500 f.i.o for 500.000 cbft.bale Baad.

Østens Markeder er meget stille. En enkelt Ladning Soyabønner er sluttet til den lavere Rate af 23/9d. første Halvdel April, og dette kan gentages for anden Halvdel April Tonnage.

Ris fra Saigon viser ligeledes ogsaa kun ringe Interesse for Tonnage. Rater ligger nominelt omkring 26/- til Bordeaux/Rotterdam Range. Fra Birma er sluttet Tonnage til Hamburg eller Bremen til 27/-. Fra Java kan placeres en 9000 Tonner for April Lastning til Rotterdam til 25/6d.

De indiske Markeder er velhævede. Madraskystkerner er sluttet gentagne Gange til Rater mellem 28/- og 28/6d.

De europæiske Markeder viser desværre stadig kun ringe Tegn til større Aktivitet, selv om der synes at være svage Tegn til større Efterspørgsel paa Trælastmarkederne.

De udgaaende Kulmarkeder ligger stadig omkring 10/6. Wales eller Tyne/Lower Plate, 6/- Wales eller Tyne/Port Said og 5/9d. til Vestitalien.

Der har været en Smule bedre Efterspørgsel paa de hjemgaaende Middelhavsmarkeder, men den disponible Tonnage har været mere end tilstrækkelig til at dække Befragterens Behov, og ratemæssigt set har der ikke fundet nogen Forandring Sted.

Den i vor sidste Beretning omtalte Bedring paa Timechartermarkedet har holdt sig i den forløbne Uge. specielt synes der at have været en noget lysere Tone over Vestindiamarkedet. Dansk 4000 Tonner opnaaede f. Eks. en relativ god Rate af \$1.40 for 1½ Rundtur Levering Cuba, Tilbagelevering U.S.N.H., og for korte Perioder paa 2/3 Maaneder kan antagelig opnaas omkring \$1.25 for 4000 Tonner, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. Større Tonnage er derimod vanskeligere at placere, og for 5300 Tonner indikeredes kun \$1.10 for 2/4 Maaneder. Af Timecharterafslutninger skal iøvrigt nævnes: Dansk 6800 Tonner Dieselskib 5/7 Maaneder, \$1.20, Levering St. Lawrence, Tilbagelevering U.S.N.H. I Pacific Traden sluttedes norsk 7000 Diesel til 4/9, Levering og Tilbagelevering Østen.

Efter at der paa Skibenes Kapital-Konto er afskrevet 195,000 Kr. og i Henhold til Vedtægterne henlagt 27,061 Kr. til den lovpligtige Reservefond samt udbetalt Bestyrelsen i Tantieme 7403 Kr., vil Bestyrelsen paa den kommende Generalforsamling foreslaa, at der af Restoverskudet udbetales 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne og henlægges 60,000 Kr. til Skat. Af Restbeløbet foreslaas yderligere henlagt til den lovpligtige Reservefond 124,676 Kr. og overført i ny Regning 16,567 Kr.

Foruden ovennævnte Henlæggelser til Reservefonden overføres til denne et Beløb af 46,596 Kr., der er tjent ved Salg af en Aktiepost i Malmö Bogser-Aktiebolag.

#### Oplægningerne

I sidste Uge, Tirsdag 14. Marts, var Oplægningstallet 34 Skibe med 42,839 Brutto Tons, Dødvægt 63,785. I denne Uge, Tirsdag 21. Marts, er Tallet 33 Skibe med 41,060 Brutto Tons, Dødvægt 62,942.

#### Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har afholdt Generalforsamling i Rønne. Næstformanden, Konsul Hans Chr. Exsteen, indledede med smukke Mindeord over af-

døde Rektor M. C. Koefoed, der havde været Selskabets Formand siden 1914, og aflagde derefter Beretning, hvoraf bl. a. fremgik, at Passagerantallet mellem København og Rønne i 1938 havde været 135,063, hvilket var 15,800 mere end det foregaaende Aar. Regnskabet godkendtes. Dividenden er 12 pCt., som den har været siden 1931.

Til Bestyrelsen nyvalgte Proprietær Johnsen, Bodilsker. og efter Generalforsamlingen konstituerede Bestyrelsen sig med Direktør Jørgen Bidstrup som Formand i Stedet for afdøde Rektor Koefoed.

#### Generalforsamling

Dampskibsselskabet »Draco« har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører C. B. Christoffersen.

Driftoverskudet af Skibene andrager 15,400 Kr., hvortil kommer en Overførsel paa 2,500 Kr. Nettofortjenesten andrager saaledes i alt 17,900 Kr., der imidlertid i sin Helhed anvendes til Afskrivning, saaledes at der intet Udbytte udbetales for 1938.

I Aarsberetningen, der aflagdes af Skibsreder Fischer-Nielsen, udtales, at de stadig stigende Omkostninger for Skibsfarten særlig mærkes af de mindre Skibe, der skal

konkurrere paa Nord- og Østersøen med udenlandsk Tonnage, som enten har billigere Driftsomkostninger eller Statsstøtte. Man ser derfor ogsaa, at danske Skibe af disse Størrelser i højere og højere Grad sælges til Udlandet. I Stedet købes større Skibe, saaledes at man kan nøjes med et mindre Antal, hvad der imidlertid gaar ud over Beskæftigelsen.

Bestyrelsen har sin Opmærksomhed henvendt paa disse Forhold, og det er derfor sandsynligt, at Selskabet vil sælge sine Dampskibe, naar passende Lejlighed gives, og derefter søge at skaffe Kapital til et enkelt større Skib.

Selskabet har for Tiden to mindre Dampere »Skagen» og »Riga».

#### Farten paa Spanien

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt en ny Meddelelse om Sejladsen paa Spanien. Den hviler paa en Indberetning fra det danske Konsulat i Palma de Majorca, som oplyser, at Byens Blade den 9. Marts bragte følgende Bekendtgørelse:

1) Den spanske Kyst i Middelhavet, regnet fra Sagunto til Adra, erklæres for fuldstændig lukket for alle Slags Skibe, ligegyldig hvilket Flag eller hvilken Ladning de fører, og intet Skib maa uden særlig Tilladelse fra Admiralen for Blokadevæsenet i Middelhavet komme nævnte Kyststrækning nærmere end tre Sømil. Ethvert Skib, som gør Brud paa disse Forholdsordrer, vil blive taget til Fange.

2) Man gør Søfarende opmærksom paa, at der foran det befæstede Cartagena og i en Kyststrækning fra Fyrtaarnet Torrelemit til Capalos vil befinde sig Undervandsbaade, der har Ordre til at sænke ethvert Skib, som forsøger at nærme sig Kysten indenfor Tremilegrænsen, ligegyldigt hvilket Flag Skibet fører.

3) Skibe, ogsaa uden Hensyn til hvilket Flag de fører, som bringer Ladning til Havne, beliggende i den røde Kystzone, skal begive sig til en Havn i det befriede Spanien, fortrinsvis Barcelona, Palma de Mallorca eller Malaga.

#### Indkomne Skibe i Københavns Havn i Februar Maaned 1939

	Antal	N. R. T.
Danske .....	1,102	341,953
Svenske .....	197	46,660
Norske .....	29	37,566
Tyske .....	07	27,911
Engelske .....	19	21,252
Finske .....	22	23,070
Hollandske .....	27	13,739
Belgiske .....	3	918
Løllandske .....	2	2,610
Estlandske .....	10	6,374
Islandske .....	3	2,569
Amerikanske .....	5	15,913
Polske .....	2	9,713
Panamaske .....	2	6,381
Ialt ....	1,520	657,079

#### Russiske Havne skifter Navn

Det officielle russiske Befragtningsbureau »Sovfracht» i Moskva meddeler, at to Havne i Karelen har faaet Navneforandring. Soroka skal herefter hedde Belonorsk, og Kem skal hedde Rabortcheostrovsk. — Man var tilbøjelig til at forveksle den med Kemi i det nordlige Finland.

En græsk Kaptajn har en Gang taget fejl. Han kom med sit Skib i Ballast til Kemi for der at indtage Ladning til England. Men Kemi Afskiberne kendte intet til noget Certeparti for vedkommende Skib, og ved anstillet Underøgelse viste det sig, at Ladningen laa og ventede paa Skibet i Kemi i Nord-Rusland. Det blev en dyr Fejltagelse.

#### Generalforsamling

Rederi-A/S »Hansa I» — m.s. »Clytia» — afholdt Torsdag ordinær Generalforsamling i Svendborg.

Til Dirigent valgtes Overretssagfører V. Flening. Rederen, Konsul A. Thejll, aflagde Beretning og Regnskab, der enstemmigt godkendtes.

Af Overskuddet, der incl. Overførsel fra i Fjor ialt andrager Kr. 7.002,36, vedtoges det at udbetale et Udbytte paa 4 pCt. og afskrive Resten paa Skib og Motor samt overføre i ny Regning til næste Aar Kr. 2.009,93.

#### Tuborg Paaskebryg

Tuborg Paaskebryg's Succes bliver større Aar for Aar. Skønt der hvert Aar brygges et forøget Kvantum, bliver Tuborgs Paaskebryg stadig tidligt udsolgt. Intel Underforresten! Man skal lede længe efter et saa velsmagende og kraftigt Bryg som dette. Og der er ingen Tvivl om, at 1939-Brygget vil fortsætte Traditionen.

#### Den norske Amerikalinie

Den norske Amerikalinies Driftsregnskab for 1938 viser et Resultat omtrent som for Aaret forud. Indtægterne

androg 20,584,000 Kr. mod i Fjor 20,249,000 Kr. De samlede Udgifter beløb sig til 16,220,000 Kr. mod 15,959,000 Kr., og Aarets Driftsoverskud bliver derefter 4,363,500 Kr. mod 4,290,000 Kr. i 1937. Der afskrives godt 2 Mill. Kr. Til Reservefond henlægges 320,000 Kr. og til Klassifikationsfond 500,000 Kr. Aktionærerne faar 5 pCt. Udbytte.

#### To danske Dampere til Tvangsauktion

De to Dampere, »Selma B.» og »Christian B.», der siden en Gang i Januar har været oplagt i Kalkbrænderihavnen, vil den 29. Marts Kl. 11 Formiddag blive stillet til Tvangsauktion i Københavns Byrets Fogedafdeling II i Hestemøllestræde.

De to Skibes Reder er Kaptajn B. Bentzen, der har ejet »Selma B.» i henved 3 Aar og »Christian B.» siden Februar i Fjor.

#### Nye Opmaalinger

Der forestaar en Række nye Opmaalinger i de sydfynske Farvande — dels af sømilitær og dels af rent koffardimæssig Karakter. Det bliver Marinens nye, moderne Opmaalingsfartøj »Freja», som skal udføre dette Arbejde, der sker i Forbindelse med Søkortarkivet.

»Freja» stikker i Søen i Midten af næste Maaned, og blandt de første Steder, hvor den skal foretage Opmaalinger, er Farvandene omkring Ærø, Langeland, Taasinge og Æere af de sydfynske Smaaøer.

#### Truende Strejke paa Hollands Skibsværfter

De hollandske Skibsværfter har afslaaet et Krav om Lønforhøjelse fra Arbejdernes Side. Der er derefter varslet en Strejke, som bl. a. vil volde Vanskeligheder for Gennemførelsen af den hollandske Regerings maritime Forsvarsprogram.

#### Ny Havnefoged

I Stedet for Havnefoged From, der trækker sig tilbage, er Maskinmester Busch Hansen, Kerteminde, antaget som Havnefoged i Kerteminde.

#### Carlsberg Paaske Bryg 1939

er nu i Handelen. Det kraftige, aromatiske Bryg af Münchenertypen, som Carlsberg hvert Aar ved Paasketid sætter i Handelen, kan atter faas hos de Handlende og paa Restaurationerne.

Der er næppe Tvivl om, at det vil faa Succes.

#### Generalforsamling

Københavns Skipperforening har afholdt Generalforsamling paa Børsen. Formanden, Kaptajn Svend Prip, aflagde Beretning.

Det fremgik heraf, at der i Aarets Løb var død 12 Medlemmer og indtraadt 6 nye Medlemmer, hvorefter Medlemstallet var 258. Afdøde Havnemester C. A. Bonde havde testamenteret Foreningen 10,000 Kr. til et Legat, der benævnes Familien Bondes Mindelegat. Formanden oplyste videre, at det endnu ikke var lykkedes at finde en passende Ejendom til Erstatning for den hidtidige i Holmens Kanal 18.

Driftsregnskabet udviser følgende Overskud: Foreningen 7766 Kr. 44 Øre, Understøttelseskassen 5871 Kr. 03 Øre, Stiftelsen 1143 Kr. 44 Øre, Enkekassen 3092 Kr. 81 Øre, ialt 17,873 Kr. 69 Øre. Der er i Aarets Løb i forskelligartet Hjælp og Understøttelse til Medlemmer og efterladte udbetalt ialt 65,355 Kr. Regnskabet balancerer med: Foreningen 1,851,028 Kr. 11 Øre, Enkekassen 151,346 Kr. 84 Øre, ialt 2,002,374 Kr. 95 Øre.

Skibsinsektor, Kaptajn Salomonsen forelagde paa Bestyrelsens Vegne Forslag om en Pensionsordning for Formanden og dennes eventuelle Enke. Spørgsmaalet havde tidligere været drøftet. Kaptajn Matthiesen foreslog en Pensionsforsikring, men heroverfor oplyste Kaptajn Salomonsen, at dette ikke lod sig gøre grundet paa nuværende Formands Alder. Derfor foreslog Bestyrelsen en Ordning, som dog skal gælde for den nuværende Formand, og dette Forslag vedtoges.

I Stedet for afdøde Havnemester Bonde havde Bestyrelsen suppleret sig med fhv. Havnekaptajn Hansen. Dette godkendtes, og Kaptajn G. Mikkelsen genvalgtes.

#### Generalforsamling

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Orient» afholder ordentlig Generalforsamling Onsdag den 29. Marts 1939 Kl. 13½ i København K., Bredgade Nr. 37, Hotel Phoenix.

#### »Wm. Th. Malling» solgt til Udlandet

Det Danske Kulkompagni har solgt Dampere »Wm. Th. Malling» til Estland. Købet er sket mod Besigtigelse, og en Repræsentant for Køberne kommer hertil for at besigtige Baaden, der efter at have løst en Ladning Kul i Frihavnen i Begyndelsen af denne Maaned blev oplagt. Skibet er Selvtrimmer med Maskinen agter og har en Trælastkapacitet paa ca. 860 Stds.



»Wm. Th. Malling« blev bygget i 1913 hos Københavns Flydedok og Skibsværft, laster ca. 2740 Tons Dødvægt inkl. Bunkers og maaler 1124,76 Netto Tons og 1933,60 Brutto Tons.

#### Kolding Havn

Kolding Havns Regnskab for 1937-38 er udsendt sammen med en Beretning om Havnens Forhold i 1937, udarbejdet af Havneingeniør C. A. Lassen. Der redegøres heri for de nye Anlæg omfattende Udvidelsen af Markedshallen og Bygningen af en Ekspoststald samt Omhygningen af Bolværker i Inderhavnen m. m. Endelig gives en grafisk Fremstilling af ind- og udgaede Varemængder over Havnen i de sidste 16 Aar. Den samlede Varemængde er mere end fordoblet siden 1921.

#### Ophævet Statsstøtte

Det meddeles, at da den sydafrikanske Regering for nylig har ophævet den Støtte, som den hidtil har ydet til de italienske Skibsruiter til Sydafrika, vil den italienske Ekspres-Rutebaadstjeneste til Sydafrika ophøre den 30. Marts. Den italienske Regering ønsker ikke at yde det nødvendige Tilskud til disse Ruter.

#### »Drottningholm«s Besætning belønnet

Den norske Konge har udnævnt Fører af »Drottningholm«, Kaptajn *Niels Sigfred Ericsson* til Kommandør af Sct. Olavs Ordenen for fremragende Sømandsskab udvist under Redningen af de norske Fangstmænd. Endvidere er det besluttet at uddele Medaillen for ædel Daad i Sølv til 9 Mand af »Drottningholm«s Besætning for Redningen af »Isfjell«s Besætning og en Erindringsgave i Sølv med Inskription til hver af Radiotelegrafisterne. Endelig vil der blive fordelt 2000 Kr. blandt de 40 Mand af »Drottningholm«s Besætning, der deltog i Redningsarbejdet.

#### Islands Handels-Balance

Ved Udgangen af Februar udgjorde Importen til Island 0,2 Millioner Kroner mod 6,7 Millioner Kr. ifjor. Eksporten 4,4 Millioner Kr. mod 5,0 Millioner Kr. ifjor.

## POSITIONSLISTE PR. 21. MARTS 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Norfolk 15.3.  
s.s. *Aarø* solgt til Jugoslavien.  
s.s. *Aase* ank. Lisbon 11.3.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Bombay 16.3.  
s.s. *Absalon* pass. Carvoeiro 14.3. p. R. t. Aalborg.  
m.s. *African Reefer* afg. Buenos Aires 13.3.  
m.s. *Afrika*, Broholm Jensen, ank. Kbhvn. 19.3.  
s.s. *Agnete* ank. Dakar 10.3.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Casablanca 7.3.  
s.s. *Alabama* ank. Santos 18.3.  
s.s. *Alf* afg. Aarhus 16.3.  
s.s. *Alfa* ank. Aalborg 20.3.  
s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 16.3. til Casablanca.  
s.s. *Algier* ank. Marseilles 19.3.  
m.s. *Almena* ank. Port Said 12.3.  
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Suez 20.3. til Aden udg.  
s.s. *Alsund*, Hansen, afg. Halifax, N.S. 18.3. til Philadelphia.  
m.s. *American Reefer* pass. Cristobal 19.3.  
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Kbhvn. 21.3. hjg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Dakar 12.3.  
s.s. *Anna* ank. Kirkcaldy 10.3.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. Los Angeles 6.3.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Shimonoseki 18.3. udg.  
s.s. *Anne* afg. Alexandria 8.3. til Jaffa.  
m.s. *Argentina* afg. Lissabon 19.3. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona* afg. Kbhvn. 18.3. til River Plate.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Danzig 16.3.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Bellingham 12.3. til Shanghai.  
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Kap Verde 10.3. p. R. t. Freemantle udg.  
s.s. *Aslaug* afg. Haifa 24.2. til Beirut.  
m.s. *Asnæs* pass. Hollenau 28.2.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Vancouver B.C. 16.3.  
s.s. *Astra* afg. Tanamo 11.3. til Baltimore.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Norfolk 9.3. til St. Lucia.  
m.s. *Australian Reefer* ank. Haifa 20.3.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Göteborg 21.3. udg.  
s.s. *Avance* oplagt.

### B

s.s. *Belgien* ank. Ymulden 16.3.  
m.s. *Bente Mærsk* ank. Tripolis 16.3.  
s.s. *Bergenshus* ank. Bergen 20.3.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Bes* pass. Hollenau 22.3.  
s.s. *Betta* afg. Catania 21.3.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Barry 25.2.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Baltimore 16.3.

## PERSONALIA

### 60 Aar

Fører af 1. Grad i De Danske Statsbaner, Kaptajn C. A. *Krenchel*, fylder den 3. April 60 Aar. Kaptajn Krenchel har siden 1904 været ansat ved D. S. B. og er tjenstgørende ved Storebæll-Overfarten.

Fører i Oluf Svendsens Rederi, Kaptajn H. M. *Hansen*, fylder den 3. April 60 Aar. Kaptajn Hansen er Fører af s.s. »Pia«.

Tidligere Fører i Siam Steam Navigation Company, Kaptajn *Frederik Nicolaisen*, fylder den 7. April 60 Aar. Kaptajn Nicolaisen kom hjem fra Østen 1935 og er nu bosiddende i Aabenraa.

### 50 Aar

Den 2. April fylder Kaptajn N. O. *Fabricius* 50 Aar. Kaptajn Fabricius er Fører af s.s. »Svava«, D.F.D.S.

### Forretningsfører for Danmarks Styrmandsforening Henry J. Christiansen 50 Aar

Den 3. April fylder Dansk Styrmandsforenings Forretningsfører, *Henry Christiansen*, 50 Aar.

Som ung Styrmand i D. F. D. S. kom han i 1914 ind i Bestyrelsen for Styrmandsforeningen og har her udført et betydeligt Arbejde, ikke mindst vedrørende Overenskomster, som Dansk Styrmandsforening nu har med samtlige danske Rederier.

I 1923 valgtes Christiansen til Bestyrelsens Næstformand, i 1924 til Formand. I 1928 valgtes Christiansen til Forretningsfører efter Chr. Christensens Død, idet han forinden en kortere Tid havde virket sammen med denne som Foreningens Sekretær.

Det var i en tidlig Alder, han overtog Ledelsen, men han er meget afholdt blandt sine Kammerater og fra alle Sider vil man gerne hylde ham paa hans 50 Aars Dag.

s.s. *Birgitte* pass. Gibraltar 11.2. p. R. t. Jaffa.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. Havana til Baltimore.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Bonita*, Farup, afg. Siombino 18.3.  
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Kbhvn. 22.3.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Progreso 2.3.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Burntisland 17.3. Aarhus.  
s.s. *Brasilien* ank. Rosario 20.3.  
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Cristobal 20.3.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Rio de Janeiro 16.3.  
s.s. *Britta* ank. Wolgast 19.3.  
s.s. *Broholm* afg. Haifa 20.3. til Antwerpen.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 40, 42° N., 29, 22° W. 19.3. p. R. t. Charleston, S.C.  
s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 22.2. til Santos.

### C

m.s. *California* afg. Aalborg 21.3. til Göteborg.  
m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Corvo 17.3. p. R. t. St. Thomas udg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Cristobal 20.3.  
s.s. *Carmen* ank. Beckton 16.3.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 5.3.  
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 21.3.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Penang 30.1.  
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Southampton 18.3. hjg.  
m.s. *Chilean Reefer* afg. Portland 18.3.  
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Ellesmere Port 27.3.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Bahia 10.3. til New York.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Buenos Aires 8.3.  
s.s. *Christiansborg* pass. Scilly Islands 20.3.  
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Harlepool 18.3. til Frederikshavn.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Kolding 15.3. til Lybeck.  
m.s. *Columbia*, Broner, forv. ank. Yokohama 18.3.  
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Jaffa 17.3.  
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. La Rochelle 21.3.

### D

m.s. *Danmark*, Christensen, pass. Ushant 18.3. p. R. t. Genoa udg.  
s.s. *Dagmar* ank. Avonmouth 20.3.  
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 20.3.  
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 20.3. til Odense.  
s.s. *Dania*, Danholt, afg. Danzig 12.3. til Reykjavik.  
m.s. *Danmark* forv. ank. Bermuda 25.3.  
s.s. *Delaware* ank. Chester 19.3.  
s.s. *Douro* ank. Kbhvn. 19.3.

### E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Gdynia 17.2. til St. Thomas.  
s.s. *Edu. Nissen* ank. Kbhvn. 19.3.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21 3.30

LONDON.....	22.40	MADRID.....	30.00
NEW YORK.....	470 60	AMSTERDAM.....	254 45
BERLIN.....	191,95	STOCKHOLM.....	116.60
PARIS.....	12.85	OSLO.....	112.70
ANTWERPEN.....	80 65	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108 10	PRAG.....	16.55
ROM.....	25.45	WARSAWA.....	90.85

s.s. *Ebro* afg. Catania 17.3. til Algier.  
 s.s. *Effe Mærsk* afg. Antwerpen 16.3.  
 s.s. *Egholm* ank. Odense 19.3.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Le Havre 6.3.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Teneriffe 14.3.  
 s.s. *Elie, Rasmussen*, ank. Huelva 17.3.  
 s.s. *Elisabeth* ank. Boulogne 13.3.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Jaffa 16.3.  
 s.s. *Ellen* oplagt.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 5.2.  
 s.s. *Else* pass. Dover 19.3.  
 s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Macoris 16.3.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Wellington N.Z. 26.2.  
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.  
 a.s. *England*, Stengade, ank. Aalborg 18.3.  
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erik Boye* pass. Azorerne 12.3. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erna* ank. Fredericia 19.3.  
 m.s. *Erria, Mouritzen*, afg. San Francisco 21.3. udg.  
 s.s. *Ester* afg. Palestina 3.17  
 s.s. *Estland, Hartz-Rasmussen*, oplagt.  
 s.s. *Estrid* afg. Haifa 12.3. til Liverpool.  
 m.s. *Europa, Rasmussen*, afg. Los Angeles 17.3. til Panama Kanal hjg.

## F

s.s. *Fanø, Korff*, oplagt.  
 s.s. *Finland* afg. Kbhvn. 14.3.  
 m.s. *Fionia, Kragelund*, ank. Bangkok 12.3.  
 s.s. *Flynderborg* pass. Gibraltar 17.3.  
 s.s. *Frankrig* ank. Aalborg 17.3.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Sevilla 17.3.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 9.2.  
 s.s. *Freya* ank. London 17.3.  
 s.s. *Frida* ank. New York 15.3.  
 s.s. *Frøde* afg. Kbhvn. 21.3. til Neufahrwasser.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 6.3. til Gulfen.  
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 23.2. p. R. t. Tel Aviv.  
 s.s. *Gerda* ank. Palermo 21.3.  
 s.s. *Gerda Toft* pass. Kbhvn. 19.3.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 9.3.  
 s.s. *Gorm* afg. New York 21.3. til Oslo.  
 s.s. *Grete* pass. Malta 17.3.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Yokohama 10.3.  
 s.s. *Gronland, Fischer*, oplagt.  
 s.s. *Gudena* afg. Oran 7.3. til Akranes.  
 s.s. *Gudrun* pass. Ushant 11.3. p. R. t. Dakar.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. New York 10.3.  
 s.s. *Gunhild* pass. Dungeness 10.3. p. R. t. Dublin.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Port Sudan 14.3.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 2.2. til Hongkong.  
 s.s. *Gyda* ank. Jaffa 21.2.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Blyth 19.3.  
 s.s. *Halfdan* afg. Kbhvn. 21.3. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland, Andersen*, oplagt.  
 s.s. *Hanne* afg. Grangemouth 15.3. til Saksøbing.  
 s.s. *Hans Broge* afg. Nørresundby 15.3. til Gdynia.  
 s.s. *Hans, From*, ank. Oslo 23.3.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Port of Spain 14.3.  
 s.s. *Harald* ank. Manchester 20.3.  
 s.s. *Harriet* afg. Wolgast 21.3.  
 s.s. *Helene* afg. Raumo 19.3.  
 s.s. *Helga* afg. Iquique 20.3.  
 m.s. *Helvig* ank. Haifa 27.2.  
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Tampico 8.3.  
 s.s. *Henry Tegner* afg. Casablanca 13.3.  
 m.s. *Herdis* ank. Teneriffe 9.3.  
 s.s. *Hilde* afg. Gdynia 14.3. til Hobro.  
 s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 20.3. til Eabjerg og Kbhvn.  
 s.s. *Holland* dokker i Aalborg.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. Shanghai 16.3.

## I

m.s. *Indta, Krarup*, ank. Saigon 19.3. hjg.  
 s.s. *Inga* oplagt.

s.s. *Ingeborg S.* pass. Southend 11.3. p. R. t. Antwerpen/Lissabon.  
 s.s. *Inger* ank. Garston 17.3.  
 s.s. *Inger Toft* ank. Antwerpen 9.3.  
 s.s. *Irene Maria, Liisberg*, pass. Florida 20.3.  
 m.s. *Irland, Meinertz* afg. Hamburg 6.3.  
 s.s. *Ivan Kondrup, Larsen*, afg. Kbhvn. 19.3. til Methil.  
 s.s. *Ivar* afg. Aalborg 4.3. til New York.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 19.3.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Barahona 1.3.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Tampico 15.3.  
 m.s. *Java, Juul Christensen*, afg. Shanghai 22.3. til Yokohama udg.  
 s.s. *Jenny* ank. London 18.3.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Safi 9.3.  
 s.s. *Johanne* ank. Sörnäs 20.3.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Safi 16.3.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 22.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* ank. Le Havre 18.3.  
 s.s. *Juliane* oplagt.  
 m.s. *Jullandia, Topp*, afg. Singapore 21.3. til Malacca hjg.  
 s.s. *Jutta* pass. Malta 19.3.  
 s.s. *Jytte* pass. Skagen 12.3. sydg.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Aarhus 21.3.

## K

s.s. *Kal, Friis*, oplagt.  
 s.s. *Kalø, Brockmann*, afg. Pernambuco 8.3.  
 s.s. *Karen* oplagt.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Helsingør 13.3.  
 s.s. *Karla* afg. Alexandria 18.3.  
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 20.3.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Calcutta 10.3.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Castellon 17.2.  
 s.s. *Kentucky* i Dok i Frederikshavn 22.2.  
 m.s. *Kina, Himmelstrup*, afg. Aden 17.3. til Penang udg.  
 s.s. *Kirsten* ank. Antwerpen 14.3.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Bremen 4.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn, Sigvardt*, oplagt i Randers.  
 s.s. *Knud* afg. Danzig 20.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutesfart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud Willemoes* afg. Esbjerg 11.3. til Immingham.  
 s.s. *Knut* pass. Gibraltar 11.3. p. R. t. Sete.  
 s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Lalla* pass. Cristobal 15.3.  
 m.s. *Lalandia, Frandsen*, afg. Port Said 19.3. til Marseilles hjg.  
 s.s. *Lars Kruse* afg. Kotonu 14.3. til Ivory Coast.  
 s.s. *Laura* ank. Cardiff 20.3.  
 m.s. *Laura Mærsk* ank. Baltimore 14.3.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Saigon 16.3.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Otaru 14.3.  
 s.s. *Lifland, Hartmann*, ank. Baltimore 7.3.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
 s.s. *Lillian* ank. Sete 20.3.  
 s.s. *Lily* ank. Port de Bouc 12.3.  
 s.s. *Linda* afg. Cardiff 19.3.  
 s.s. *London, Hansen*, oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Lotta* afg. Haifa 19.3.  
 s.s. *Lotte* ank. Huelva 10.3.  
 m.s. *Louisiana* afg. Gøteborg 15.3. til River Plate.  
 m.s. *Lundby* ank. Liverpool 20.3.

## M

s.s. *M. C. Holm* afg. Norfolk 1.3. til Queenstown.  
 s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 19.3.  
 s.s. *Maja* ank. Bowater 19.3.  
 m.s. *Malaya, Nielsen*, ank. Osala 16.3. udg.  
 s.s. *Manø, Albertsen*, ank. Cadiz 18.3.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Hongkong 6.3.  
 s.s. *Margit, Johansen*, afg. Newport News 11.3. til Kingston.  
 s.s. *Margrete* afg. Danzig 15.3. til London.  
 s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 18.3. til London, ank. 21.3.  
 s.s. *Maria* pass. Kanarieøerne 18.3.  
 s.s. *Marianne* ank. Klaipeda 14.3.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Teneriffe 14.3.  
 s.s. *Marie Toft* ank. Vejle 20.3.  
 s.s. *Marit Mærsk* ank. Newcastle 12.3.  
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 19.3.  
 s.s. *Martin Carl, Kolster*, afg. Portland 16.3.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Ushant 16.3. p. R. t. Kalundborg.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Batoum 13.3.  
 m.s. *Marocco* ank. Gdynia 20.3.  
 s.s. *Marx* ank. Danzig 11.3.  
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 21.2. til River Plate.  
 m.s. *Meonia, Sørensen*, afg. Singapore 20.3. til Bangkok udg.  
 s.s. *Mercur* oplagt.  
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Hongkong 26.2. til Bangkok.  
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 18.3. til Antwerpen.



**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS



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

**N**

- s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Blyth 18.3. til Kbhvn.
- s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.
- s.s. *Najaden* pass. Hirtshals 19.3.
- s.s. *Nancy* afg. Hamborg 20.3.
- s.s. *Nerma* ank. Königsberg 18.3.
- s.s. *Nevada* ank. Stavanger 21.3.
- m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Osaka 8.3.
- m.s. *Niel Mærsk* ank. Norfolk 16.3.
- s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.
- s.s. *Niobe* afg. W. Hartlepool 21.3.
- s.s. *Norco* oplagt.
- m.s. *Nordbo* ank. Boston 14.3.
- s.s. *Nordborg* pass. Finisterre 17.3.
- s.s. *Nordby* pass. Skagen 12.3. p. R. t. Kbhvn.
- m.s. *Norden* afg. Los Angeles 14.3. til Kobe.
- m.s. *Nordfarer* ank. New York 10.3.
- m.s. *Nordhavet* ank. Antwerpen 14.3.
- m.s. *Nordhval* ank. Moji 22.2. p. R. t. New York.
- m.s. *Nordkap* ank. Santos 16.3.
- s.s. *Nordlys* ank. Tocopilla 9.3.
- m.s. *Nordpol* pass. Brunsbüttel 3.3. p. R. t. U.S.A.
- m.s. *Nordvest* afg. Shanghai 17.3. til Saigon.
- m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Bahia 5.3.

**O**

- s.s. *Odin* ank. Göteborg 21.3.
- s.s. *Olaf* afg. Odense 18.3. til Antwerpen.
- s.s. *Olga* oplagt.
- m.s. *Olga S.* afg. Hull 6.3. til Palestina.
- s.s. *Oluf Mærsk* afg. Svendborg 16.3.
- m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Liverpool 19.3.
- m.s. *Oregon* afg. Pernambuco 21.3. til Madeira.
- s.s. *Orion* afg. St. John, N.B. 16.3.
- s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Port Talbot 14.3. til Kbhvn.
- s.s. *Otto Petersen* afg. Louisburg 13.3.
- s.s. *Ove Toft* afg. Port Talbot 18.3.

**P**

- s.s. *P. Madsen* afg. Lagos 7.3. til Abonema.
- s.s. *P. N. Damm* afg. Gdynia 3.3. til St. Thomas.
- m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Aden 20.3. til Suez hjg.
- s.s. *Paris*, Fenger Tendal, ank. Odense 18.3.
- s.s. *Paula* ank. Tel-Aviv 21.3.
- m.s. *Peru*, Berg, ank. Kobe 21.3. udg.
- s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Arnuelles.
- m.s. *Peter Mærsk* ank. New York 12.3.
- s.s. *Pia* pass. South End 21.3.
- s.s. *Polly* oplagt.
- s.s. *Prins Knud*, Petersen, oplagt i Frederikshavn.

**R**

- m.s. *Ragnhild* pass. Lizard 2.3. p. R. t. New York.
- s.s. *Randa* afg. Barcelona 21.3.
- s.s. *Riga* afg. Danzig 21.3.
- s.s. *Rigmor* pass. Flamborough Head 10.3.
- s.s. *Rikke* afg. Kbhvn. 20.3. til Huelva.
- s.s. *Rita* afg. Frederikshavn Dok 21.3. til Kbhvn.
- s.s. *Rita Mærsk* ank. Gdynia 13.3.
- s.s. *Robert* ank. Sfax 14.3.
- s.s. *Robert Mærsk* afg. Glasgow 16.3.
- s.s. *Rosenborg* ank. Ostende 20.3.

**S**

- s.s. *Saga* afg. Stettin 21.3. til Kbhvn.
- m.s. *Sally Mærsk* afg. Callao 13.3.
- s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Cagliari 5.3.
- s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Flensburg 19.3.
- s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Flensburg 19.3. til Gdynia.
- s.s. *Sejrø*, Teilman-Thomsen, ank. Grand Bank 19.3.
- s.s. *Seine* forv. afg. Havre 21.3. til Dunkirk.
- m.s. *Selandia*, Væring, ank. Hamburg 19.3. udg.
- s.s. *Selma* pass. Ushant 17.3.
- s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 21.3.

- m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Suez 21.3. hjg.
- s.s. *Sicilien* ank. Haifa 14.3.
- s.s. *Signe* ank. Cork 10.3.
- s.s. *Sigrid* afg. Seaham 10.3.
- s.s. *Sigrun* ank. Aarhus 21.3.
- s.s. *Silkeborg* afg. Port Talbot 10.3.
- s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.
- s.s. *Skagen* i Dok B. & W. 17.3.
- s.s. *Skagerak* afg. N. Waterweg 14.3. til Nizza.
- s.s. *Skandia* forv. ank. Bowling 20.-21.3.
- s.s. *Skjold* forv. afg. Danzig 21.3. til Tallinn og Riga.
- s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.
- m.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 22.3. til Gdynia og Danzig.
- m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Port Leixoes 16.3.
- s.s. *Sonja Mærsk* afg. Safi 17.3.
- s.s. *Sophie* afg. Methil 13.3.
- s.s. *Stadion II* afg. Drammen 20.3. til Kolding og Kbhvn.
- s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 17.3. til Casablanca.
- s.s. *Stella* ank. Haifa 1.3.
- m.s. *Stensby* i Dok i Frederikshavn.
- m.s. *Stjerneborg* ank. Yawata 8.3.
- s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Roueu 16.3.
- s.s. *Susan Mærsk* afg. Casablanca 13.3.
- s.s. *Svanhild* ank. Kbhvn. 21.3. z
- s.s. *Svanholm* afg. Alexandria 20.3. til Jaffa.
- s.s. *Svava* ank. Aarhus 21.3.
- s.s. *Svend Pii* ank. St. John, N.B. 15.3.
- s.s. *Soborg* ank. Bilbao 20.3.

**T**

- s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 16.3.
- m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Shanghai 11.3.
- s.s. *Tanja* pass. Dungeness 22.3.
- m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Francisco 1.3.
- s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Kings' Lynn 22.3.
- s.s. *Tekla* afg. Dakar 8.3. til Zighinkor.
- s.s. *Tennessee* ank. Helsingør 7.3.
- m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 11.3.
- s.s. *Tomsk* afg. Alexandria 14.3. til Algier.
- s.s. *Tonny*, Schroder, ank. Stockholm 21.3.
- s.s. *Tove* afg. Goole 11.3. til Hamburg.
- s.s. *Tovelil*, Ewers, ank. San Juan 14.3.
- s.s. *Transporter* ank. Methil 16.3.
- s.s. *Trio*, Svane, afg. Seaham 22.3. til Faaborg.
- s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 21.3. til Stettin.
- s.s. *Tula* ank. Antwerpen 19.3.
- m.s. *Tunis* ank. Rotterdam 21.3.
- m.s. *Tureby* afg. New York 11.3. til Rio, Santos og Buenos Aires.

**U**

- s.s. *Uffe* afg. Odense 18.3. til Antwerpen.
- s.s. *Ulla* afg. Buenos Aires 18.3.
- s.s. *Ulrik Holm* afg. Middlesbro 9.3. til Bizerta.
- s.s. *Uranienborg* ank. Providence 18.3.

**V**

- s.s. *Valborg* afg. Casablanca 13.3.
- s.s. *Vendia*, Lund, i Dok i Helsingør 10.3.
- s.s. *Venus* ank. Aalborg 16.3.
- s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Antwerpen 17.3.
- s.s. *Viborg* ank. Kbhvn. 15.3.
- s.s. *Viola* pass. Gibraltar 11.3. p. R. t. Alexandria.
- s.s. *Virginia* ank. Buenos Aires 16.3.
- s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Arnuelles.

**W**

- m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Liverpool 2.3.
- s.s. *Wilh. Colding* ank. Garston 11.3.
- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 7.3.

**Y**

- s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 21.3. til Aarhus og Aalborg.

**Ø**

- s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 1.2.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEIMBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33  
KØBENHAVNTlf. 12.432  
12.267  
12.732

Hovedoplag for Danmark

**Th. Møller**Nyhavn 45-47  
Telefon 387  
København**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762  
Efter Kl. 8 Ordrup 3086  
Telgr.-Adr.: StorenAmallegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornödenheder

**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

## FRAGT- &amp; PASSAGER RUTER

særlig

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
Brasilien — Nordafrika — Italien —  
Spanien — Portugal — Frankrig —  
Belgien — Tyskland — Storbritannien —  
Island — Norge — Sverige — Danmark —  
Sotland — Litauen — Estland —**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN**CADENIUS & GRAHN <sup>A</sup>/<sub>B</sub>**

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA — Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESFN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 22. Marts 1939.

Nr. 12.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

### 847. (T). Sverige S.-Kyst. Ystad. Skydeøvelser. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 11/805. Stockholm 1939.)

Skydeøvelser med Luftværnsstyrets vil finde Sted fra en Skydeplads paa c.  $55^{\circ} 25', 2$  N.  $13^{\circ} 50', 5$  E., c. 100 m SE. for *Refhusen*, indenfor en Sektor, der begrænses af Pejlingerne c.  $140^{\circ}$  og c.  $200^{\circ}$  regnet fra Skydepladsen. Skudvidde:  $4, 5$  Sm. Skudhøjde: 3500 m.

Skydeøvelserne finder Sted fra den 22.—24. Marts d. A. fra Kl. 0800—Kl. 1700.

### 848. Sverige. Kalmarsund. Hatten Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/740. Stockholm 1939.)

Klokketønden *Hatten* paa c.  $56^{\circ} 46'$  N.  $16^{\circ} 30'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 3/172 1939.)

### 849. Sverige. Södra Espskärgrundet Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/802. Stockholm 1939.)

Lystønden *Södra Espskärgrundet* Lystønde paa c.  $58^{\circ} 14'$  N.  $16^{\circ} 54'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 6/395 1939.)

### 850. Sverige. Norra Fällbådan Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/739. Stockholm 1939.)

Lystønden *Norra Fällbådan* paa c.  $58^{\circ} 27'$  N.  $17^{\circ} 06'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 5/322 1939.)

### 851. Sverige. Norrköping—Arkø. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/801. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Fläskö, norra* og *södra* c.  $58^{\circ} 35'$  N.  $16^{\circ} 51'$  E. *Anholmen. Gränsö sten. Ettergrundshällan.*

(E. f. S. Nr. 6/396 1939.)

### 852. Sverige. Femörehuvud—Norrköping. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/800. Stockholm 1939.)

Lystønden *Algarsgrund* paa c.  $58^{\circ} 39'$  N.  $16^{\circ} 28'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 3/175 1939.)

853. Sverige. Stockholm Skærgaard. Ålgön. Kabel udlagt.  
(U. f. s. Nr. 11/738. Stockholm 1939.)  
Et Højspændingskabel er udlagt fra S.-Siden af *Ålgön* over *Kilholmar* til *Gäsö*.  
c. 59° 15',7 N. 18° 21',1 E.
854. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 11/737. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09' N. 19° 09' E. er midlertidig ombyttet med  
et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Reservefyrskibet  
er ikke forsynet med Radiofyr. Fyrkarakter og Signaler iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 9/639 1939.)
855. Sverige. Bottniske Bugt. Giffards grund. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 11/799. Stockholm 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Giffards grund* paa c. 60° 32' N. 18° 43' E. er atter udlagt  
paa Station.  
(E. f. S. Nr. 5/324 1939.)
856. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 11/798. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Gåsören* c. 64° 40' N. 21° 19' E. *Gåsörens elektriska högspänningsledning, västra*  
og *östra. Norra Olsgrundet. Skellefte hamn, yttre og inre. Skellefte hamn. Ursviken, södra*  
og *norra. Bjuröklubb. Ratan, norra og södra. Stora Fjäderägg. Byviken. Bergudden.*  
*Petlandskär, södra, östra og västra. Jägarören.*  
(E. f. S. Nr. 6/399 1939.)
857. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Unsikaupunki (Nystad). Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 7/243 og 7/245. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Ristikari (Kirsta)* c. 60° 46' N. 21° 15' E. *Haanperänkari. Sypänsalmenkari.*  
*Keskikallio (Medelklubb).*  
(E. f. S. Nr. 3/187 og 4/250 1939.)
858. Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 7/246 og 7/247. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Bockholm* c. 60° 28' N. 21° 30' E. *Saviletto. Friisilä. Kaaskeri. Lypertö lotsstuga.*  
*Lypertö övre og nedre. Lehmäsaari.*  
(E. f. S. Nr. 3/189 og 4/251 1939.)
859. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer atter i Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 7/238. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed:  
*Verkkoniemi* c. 60° 17',3 N. 28° 44',4 E. *Virtaniemi* c. 60° 21',0 N. 28° 38',4 E.  
(E. f. S. Nr. 6/403 1939.)
860. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hamina. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 7/260. Helsingfors 1939.)  
*Velperkari* Fyr paa c. 60° 22' N. 27° 17' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 6/406 1939.)
861. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 7/259 og 7/261. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Mustamaa södra* c. 60° 26' N. 27° 32' E. *Lotouri. Vasikkaluoto. Pitkäkotka.*  
*Lipra. Süikasaari.*  
(E. f. S. Nr. 6/406 1939.)

862. **Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 7/258. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Hemminginletto* c. 60° 27' N. 27° 50' E. *Pukkio. Kinnari övre og nedre. Parrio. Pisinsaari.*  
(E. f. S. Nr. 6/407 1939.)
863. **Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 7/237. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Virtaniemi* c. 60° 21' N. 28° 38' E. *Kuninkaanniemi övre og nedre. Verkkoluoto. Särkkäluoto.*  
(E. f. S. Nr. 6/408 1939.)
864. **Memelomraadet. Memel. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 11/1054. Berlin 1939.)  
En rød Lys- og Fløjtetønde mærket *Klaipeda Memel*, og som viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er udlagt i 24 m Vand paa c. 55° 43',<sub>9</sub> N. 21° 01',<sub>5</sub> E., 2,<sub>5</sub> Sm 273° fra Hovedfyret (Bagfyret).  
(Kort Nr. 269.)

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

865. **Danmark. Sundet. Drogden 8,0 m Rende. Lystønde C forandret.**  
Lystønde C paa 55° 33' (14") N. 12° 42' (48") E., ud for *Quartusgrund* ved E.-Siden af *Drogden 8,0 m Rende* er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 7½<sup>s</sup>, Lys c. 5<sup>s</sup>, Mørke c. 2½<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 9/705 1939. Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Løds. Side 279 og Tillæg Nr. 3. Side 45. Fyr-Fort. Nr. 331.)
866. **Sverige. Sundet. Malmö. Radiomaster fjernet. Luftfyret slukket.**  
(U. f. s. Nr. 11/769. Stockholm 1939.)  
Radiomasterne paa c. 55° 36',<sub>6</sub> N. 13° 04',<sub>1</sub> E. er fjernet, og Luftfyret, som viste hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er slukket.  
(Kort Nr. 210, 278 og 280.)
867. **Danmark. Store-Bælt. Romsø. Klæpen Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
Lys- og Fløjtetønden *Klæpen* paa c. 55° 30' N. 10° 45' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 52/3781 1938.)
868. **(T). Danmark. Store-Bælt. Albuen Fyr SW. t. W. Vrag afmærket.**  
Vraget af *Albatros*, hvorover mindste Dybde er 1,<sub>2</sub> m, ligger sunket i 3,<sub>6</sub> m Vand paa 54° 49' (42") N. 10° 56' (46") E., 1580 m 234° fra *Albuen Fyr*. En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt c. 5 m SW. for Vraget.
869. **Danmark. Farvandet S. for Fyn. Klørdyb S. Kløkketønde genudlagt.**  
Kløkketønden *Klørdyb S.* paa c. 54° 51' N. 10° 33' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 51/3632 1938.)
870. **Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev Kløkketønde genudlagt.**  
Kløkketønden *Pøls Rev* paa c. 54° 51' N. 10° 06' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 51/3636 1938.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

871. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Klokketønde genudlagt.  
Klokketønden *Odense Fjord* paa c. 55° 33' N. 10° 34' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 51/3637 1938.)
872. Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib genudlagt.  
Fyrskibet *Østre-Flak* er atter udlagt paa Station paa c. 56° 58' N. 10° 54' E.  
(E. f. S. Nr. 11/845 1939.)
873. Danmark. Kattegat. Læsø Rende. Brøndevinshage. Sømærke genudlagt.  
Den hvide Stage med 2 Halmviske, *Brøndevinshage*, paa 57° 07' (55") N. 10° 54' (30") E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 11/846 1939.)

874. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Røglement for Sejlads gennem Jernbanebroen.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 10. Marts d. A. udstedt nedenstaaende „Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem Jernbanebroen over *Limfjorden* ved *Aalborg*.“

§ 1.

Broen, der er beliggende over *Limfjorden* mellem *Aalborg* og *Nørresundby* i Retning c. NNE.—SSW. er en fast Bro — hvilende paa 7 Strømpiller — med et bevægeligt Parti, dannet af en enkeltfløjet Klap mellem 3die og 4de Strømpille, regnet fra *Aalborg* Siden.

Gennemsejlingens fri Bredde i Klappaget er 30 m. Den fri Højde fra daglig Vande til Underkant af Broens Dragere er c. 4,4 m ved Broens Sydende og 3,3 m ved Broens Nordende.

Broaabningen er afmærket med røde Ledelys paa Bagbords Side og grønne Ledelys paa Styrbords Side i begge Sejlretninger.

Med Hensyn til Natafmærkningens Karakter m. m. samt mulige senere Ændringer deraf henvises til „Efterretninger for Søfarende“ og Fyrfortegnelsen.

Om Natten holdes Broen belyst.

§ 2.

Skibe, jfr. dog § 3, kan til enhver Tid fra Solopgang (i Tiden fra 1. November til 1. Marts dog 1/2 Time før Solopgang) indtil 1/2 Time efter Solnedgang forlange fri Gennemfart gennem Broen. Ved normal Lukketid skal dog Øst fra kommende Skibe kunne forlange fri Gennemfart, naar der er tilstedt dem Passage gennem den Øst for Jernbanebroen beliggende Vejbro. Endvidere vil Broen undtagelsesvis kunne aabnes om Natten, naar der herom er truffet fornøden Aftale med Brovagten.

Naar Jernbanetjenesten fordrer det — saaledes navnlig fra 15 Minutter før et Tog ventes, indtil Toget har passeret Broen — er Statsbanerne dog berettiget til at nægte Gennemfart. Endvidere kan Gennemfart nægtes, naar den efter Brovagtens Skøn vil medføre Fare for Broens Sikkerhed; i Tvivlstilfælde bør dog Brovagten forud forhandle med det stedlige Lodseri.

For saa vidt Gennemfart skønnes kun at burde finde Sted under Iagttagelse af visse Forholdsregler, er vedkommende Skib pligtigt at rette sig efter Brovagtens nærmere Bestemmelser.

§ 3.

Fartøjer paa 2 Registertons Brutto og derunder eller Fartøjer, der kan lægge Masten (og) eller Skorstenen, eller hvis Mast eller Skorsten er af en saadan Højde, at de kan passere under Broen (jfr. det i § 1 nævnte angaaende den fri Højde under Brodragerne), kan ikke forlange denne aabnet.

Skibe over 800 Registertons Brutto maa kun passere Broen med Hovedmaskineriet klar til øjeblikkelig Brug samt under Vejledning af Lods og ikke under ugunstige Vejr- eller Strømforhold. Lodseriet meddeler i hvert enkelt Tilfælde Brovagten, hvorvidt Vejr- og Strømforholdene efter Lodseriets Skøn tillader Passage eller ej, og Brovagten afgør herefter, om Tilladelse til Gennemsejling skal gives.

Alle Skibe og Fartøjer, der ønsker Broen aabnet for Passage, skal tilkendegive dette ved i en Afstand af mindst 600 m at afgive følgende Signal:

Om Dagen: Det internationale Signalfag N (eller i Mangel heraf Nationsflaget) højest paa halv Fortop samt en lang og en kort Tone ( — — ) med Dampfløjte eller Taagehorn.

Om Natten: Et hvidt Lys for Boven samt en lang og en kort Tone med Dampfløjte eller Taagehorn.

#### § 4.

Naar et Skib eller Fartøj har givet det i § 3 omhandlede Signal for at tilkendegive, at Broen ønskes aabnet, vil der med de paa Broens Taarn paa Klappillen anbragte Lanterner blive afgivet følgende Svarsignal:

Saavel om Dagen som om Natten:

- a. 1 rødt Lys, der betyder, at Gennemsejling er forbudt.
- b. 2 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende fra Øst kan passere Broen.
- c. 3 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende fra Vest kan passere Broen.
- d. Tændes der foruden det under b. eller c. omhandlede Signal et violet Lys, betyder det, at der skal varpes gennem Broen.

Saavel om Dagen som om Natten vil et kraftigt Lydsignal ( ——— ) tilkendegive, at Broen trods det afgivne Signal for Gennemsejling ikke kan aabnes; saavidt Forholdene tillader det, vil desuden Signalet for Gennemsejling blive fjernet og det under a. omhandlede Signal blive afgivet.

Indtil Passagesignalet modtages, skal Skibet saavidt muligt holde sig i en Afstand af mindst 400 m fra Broen.

#### § 5.

Broaabningen maa kun passeres af et Skib ad Gangen.

Saafremt der er Udsigt til, at flere Skibe samtidig vil komme til at passere Broen fra samme Side, skal Skib eller Fartøj under Sejl have Fortrinsret fremfor Damp- eller Motorskib.

Ethvert Skib, der skal passere Broen, skal have et Anker klar til at falde. Med Hensyn til Ankre, Rigning, Udenbordsfartøjer, Davider m. v. skal der være truffet alle fornødne Foranstaltninger til Undgaaelse af Kollision med Broen.

#### § 6.

Inden for en Afstand af 200 m paa hver Side af Broen maa Damp- og Motorskibe kun gaa med den for Bevarelse af Skibets Manøvreevne fornødne Fart; Sejlskibe skal afpasse Sejlføringen saaledes, at Passagen sker med moderat Fart.

#### § 7.

Fortøjning ved Broen eller Afviserværkerne er forbudt. Ligeledes er det forbudt fra Baade og Fartøjer at bestige Broen.

Fartøjer, der passerer under eller langs med Broen, maa ikke derved benytte Baadshager mod denne.

#### § 8.

Inden for en Afstand af 200 m fra Broen maa der kun ankres, naar det er bydende nødvendigt, f. Eks. for at afværge Paasejling af Broen; ved Opankring uden for dette Omraade maa det paases, at Skibet ikke kommer til at ligge ud for Gennemsejlingsaabningen eller saaledes, at det under Svajning kan befrygtes, at det vil kunne blive til Hinder for Passagen gennem Broen.

Kommer et Skib i Drift, saaledes at der er Fare for, at det vil tørne mod Broen eller Afviserværket, bør Skibet saavidt muligt efterkomme de Anvisninger, der maatte blive givet af Brovagten for at afværge Broens Beskadigelse.

#### § 9.

Iøvrigt skal Skibe og Fartøjer, der befinder sig inden for en Afstand af 200 m fra Broen, holde sig de af Brovagten givne Ordre efterrettelige.

Brovagten skal under Tjenesten bære Uniform (eller Uniformskasket); der gør hans Stilling kendelig.

## § 10.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse indeholdte Bestemmelser straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig over for dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

## § 11.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. April 1939.  
Samtidig ophæves Reglement af 18. Juli 1931 for Passage gennem Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg.  
Forhandles fra Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, K. Pris: Kr. 0,15.  
(E. f. S. Nr. 13/944 1938. Danske Lods, Side 484. Havnelods, Side 25.)

875. Norge. Skagerrak. Lauersvøljen. Sauholmen. Oplysning om Fyr.

(K. f. F. Nr. 4. Oslo 1939.)

*Sauholmen* Fyr paa c. 59° 00' N. 11° 03' E. viser hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser.

876. (T). Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjord. Oksø Fyr slukkes midlertidig.

(K. f. F. Nr. 4. Oslo 1939.)

*Oksø* Fyr paa c. 58° 04' N. 8° 03' E. vil paa Grund af Reparation være slukket fra den 15. Juni til 1. Juli d. A.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

877. (T). Norge. Molvikpynten. Makkaur Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(K. f. F. Nr. 4. Oslo 1939.)

Taagesignalet ved *Makkaur* Fyr paa c. 70° 42' N. 30° 05' E. vil paa Grund af Fornyelse af Motorerne være ude af Virksomhed fra den 15. April til c. 1. Juli d. A.

878. (T). Norge. Skrova. Skråven Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(K. f. F. Nr. 4. Oslo 1939.)

Taagesignalet ved *Skråven* Fyr paa c. 68° 09' N. 14° 39' E. vil paa Grund af Fornyelse af Motorerne være ude af Virksomhed fra den 20. April til c. 1. Juli d. A.

879. (T). Norge. Selbjørnfjord. Slotterøy Fyr slukkes midlertidig.

(K. f. F. Nr. 4. Oslo 1939.)

*Slotterøy* Fyr paa c. 59° 54' N. 5° 04' E. vil paa Grund af Reparation være slukket fra den 29. Juni til 20. Juli d. A.

880. (T). Norge. Jæron. Obrestad Fyr slukkes midlertidig.

(K. f. F. Nr. 4. Oslo 1939.)

*Obrestad* Fyr paa c. 58° 39' N. 5° 34' E. vil paa Grund af Reparation være slukket fra den 22. Juni til 12. Juli d. A.

881. Holland. Zeegat van Texel. Nieuwediep. Uddybning.

(N. f. S. Nr. 11/1069. Berlin 1939.)

*Kemperbankje* paa c. 52° 58' N. 4° 47' E. er bortgravet.

882. Holland. Wester Schelde. Vlissingen. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 579. London 1939.)

Ved det grønne faste Fyr paa E.-Siden af Indløbet til *Vlissingen* Yderhavn er paa 51° 26' (30") N. 3° 36' (30") E. oprettet et Taagesignal med Nautofon, Et-Stød hver 5<sup>s</sup>.



883. (T). Belgien. Oost-Dijck. Lys- og Fløjtetønde slukket.  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 16. Marts 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Oost-Dijck* paa c.  $51^{\circ} 20' N.$   $2^{\circ} 29' E.$  er for Tiden slukket. Den vil snarest blive bragt i Orden.
884. England. White Ness. Taarn nedrevet.  
(N. t. M. Nr. 561. London 1939.)  
*Neptuns* Taarn paa c.  $51^{\circ} 23' N.$   $1^{\circ} 27' E.$  er nedrevet.
885. (P). England. Themsen Munding. Lystønder forandres.  
(N. t. M. Nr. 10. Trinity House, London 1939.)  
Omkring den 11. April d. A. forandres nedennævnte Lystønder, som følger:  
1. *East Spile* Lystønde paa c.  $51^{\circ} 28' N.$   $0^{\circ} 57' E.$  forandres fra at vise rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $15^s$ , til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ .  
2. *West Oaze* Lystønde paa c.  $51^{\circ} 29' N.$   $0^{\circ} 57' E.$  forandres fra at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , til at vise hvidt Et-Blink hver  $1^s$ .
886. (P). England. Themsen Munding. Oaze Sand. Lystønde udlægges.  
(N. t. N. Nr. 9. Trinity House, London 1939.)  
Omkring den 9. Maj d. A. udlægges ved S.-Siden af *Oaze Sand* paa c.  $51^{\circ} 30' N.$   $0^{\circ} 59' E.$ ,  $2,75$  Sm  $347^{\circ}$  fra *Middle Ground* Baake, en sort Lystønde, *South Oaze*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $10^s$ .  
Samtidig med Udlægningen af ovennævnte Lystønde inddrages Sømærkerne *Middle Oaze* og *South East Oaze*.
887. (T). England. Crouch Floden Anduvning. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 11. Trinity House, London 1939.)  
Vraget af Sejlægteren *Gannet*, hvorfra en Mast rager c. 14 m over Vandet ved Højvande ligger sunket paa  $51^{\circ} 39' 00'' N.$   $1^{\circ} 00' 18'' E.$  En grøn Vragstump tønde er udlagt c. 110 m N. for Vraget,  $2,55$  Sm  $74^{\circ}$  fra den kendelige Vindmølle paa *Holliwell Point*.
888. (T). England. Sunk Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
(N. t. M. Nr. 14. Trinity House, London 1939.)  
Omkring den 18. April d. A. ombyttes *Sunk* Fyrskib paa c.  $51^{\circ} 51' N.$   $1^{\circ} 35' E.$  midlertidigt for et Tidsrum af c. 3 Maaneder med et Reservefyrskib med Pælemast med Fyrlanteren ophængt paa halv Mast. Fyrkarakteren bliver hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $20^s$ . Taugesignal afgives med Sirene, To-Stød hver  $1^m$ ; Stødenes Varighed  $3^s$ . Undervandstaagesignal gives med Klokke, Fem-Slag hver  $20^s$ .
889. (T). England. Harwich Harbour. Uren Grund.  
(N. t. M. Nr. 529. London 1939.)  
En Undervandshindring bestaaende af gamle Fortøjningsankre og Kabler findes paa  $51^{\circ} 57' (10'') N.$   $1^{\circ} 18' (30'') E.$ , c.  $0,45$  Sm  $97^{\circ}$  fra *Sholley Spit* Lystønde. Stedet er afmærket med en grøn Spidstønde.
890. (T). Skotland. Berwick—Tay Floden. Fyr slukkes midlertidig. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 572. London 1939.)  
Den 27. Marts d. A. vil nogle Timer om Natten forskellige Fyr paa E.-Kysten af Skotland mellem *Berwick* og *Tay* Floden, indbefattet *Firths of Forth* og *Tay*, være slukket eller lyse med formindsket Lysstyrke.

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

891. (T). Frankrig. Cherbourg Anduvning. Undervandshindringer.  
(A. a. N. Nr. 9/674. Paris 1939.)  
Undervandshindringer er midlertidig udlagt 1500 m  $70^{\circ}$  fra *Happetout* sorte Taarn, der er beliggende paa c.  $38^{\circ} 40',5 N.$   $1^{\circ} 34',1 W.$  Undervandshindringerne er afmærket med 2 Spidstønder.

## 892. Frankrig. Portrieux Anduvning. Baake genopført.

(A. a. N. Nr. 9/675. Paris 1939.)

Baaken *Les Grandes Moulères de Saint-Quay* paa c. 48° 39',<sub>8</sub> N. 2° 49',<sub>9</sub> W. er genopført.

(E. f. S. Nr. 4/265 1939.)

## 893. Frankrig. Ile d'Ouessant. Créac'h Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 9/669. Paris 1939.)

*Créac'h* Fyr paa c. 48° 27',<sub>6</sub> N. 5° 07',<sub>8</sub> W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 2,3<sup>s</sup>, Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 7,3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 66 m (69 m). Synsvidde: 29 Sm.

Sort og hvidt, vandret stribet Taarn.

## 894. England S.-Kyst. Southampton Water. Baake fjernet.

(N. t. M. Nr. 578. London 1939.)

*Spit* Pælebaake paa *Hamble Spit* paa 50° 50' (20") N. 1° 18' (50") W. er fjernet.

## 895. England S.-Kyst. Solent W.-lige Anduvning. Grunde.

(N. t. M. Nr. 551. London 1939.)

1. En Grund med 5,2 m Vand ligger paa c. 50° 41' N. 1° 42' W. paa *Christchurch Ledge*, 4,25 Sm 289° fra *The Needles* Fyr.2. En Grund med 4,6 m Vand ligger paa 50° 40' (30") N. 1° 38' (15") W. paa *Dolphin Bank*, 1,87 Sm 286° fra *The Needles* Fyr.

## 896. England S.-Kyst. Christchurch Bay. Tilsanding. Sømærke flyttet.

(N. t. M. Nr. 12. Trinity House, London 1939.)

Paa Grund af Tilsanding er *Christchurch Ledge* Tønde flyttet c. 0,15 Sm E. efter og ligger nu paa c. 50° 41' N. 1° 42' W., 4,2 Sm 288° fra *Needles* Fyr.

## 897. England W.-Kyst. Wales W.-Kyst. Milford Haven. Afmærkning atter normal.

(N. t. M. Nr. 576. London 1939.)

Den sort- og hvidtærkede Tønde No. 4 er atter udlagt paa c. 51° 42' N. 5° 03' W. og den midlertidig udlagte Spirtønde inddraget.

(E. f. S. Nr. 4/268 1939.)

## 898. (T). England W.-Kyst. Liverpool. Havn lukkes midlertidigt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 575. London 1939.)

Den 31. Marts d. A. mellem Kl. 0030 og Kl. 0300 afholdes en Mørkelægnings-øvelse af *Liverpool* Havn og Anduvningen dertil.I det nævnte Tidsrum er Havnen lukket for al Sejlads. Skibe maa ikke staa længere ind end til *Bar* Fyrskib eller navigere indenfor Havnen Omraade. Fyrene vil være slukket eller lyse med formindsket Lysstyrke, og Taagesignalerne vil være ude af Virksomhed i *Liverpool Bugt* og *Mersey Floden*.A d v a r s e l. Skibe, der skal være under Gang i *Liverpool Bugt* og *Mersey Floden* i ovennævnte Tidsrum, maa navigere med den største Forsigtighed, da andre Skibe kan være under Gang eller ligge til Ankers uden at føre Lanterner.

c. 53° 32' N. 3° 16' W.

## 899. (T). Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Undervandshindringer udlægges. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 531. London 1939.)

Omkring 1. April d. A. udlægges Undervandshindringer fra *Cloch Point* Fyr paa c. 55° 56' N. 4° 52' W. i Retningen 281° til *Dunoon Mole* paa den modsatte Kyst.

Gennemsejlingsaabningen afmærkes:

Paa E.-Siden med en rød Lystønde (a), der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>. Den udlægges 0,93 Sm 281° fra *Cloch* Fyr.Paa W.-Siden med en sort Fyrbaad (b), der viser rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, og som giver Taagesignal med Et-Knald hver 30<sup>s</sup>. Den udlægges 1,37 Sm 281° fra *Cloch* Fyr.

A n m. Mærkerne (a) og (b) vil fra Tid til anden, eftersom Arbejdet skrider fremad, blive flyttet. Hver Gang dette sker, vil Meddelelse om deres nye Pladser blive udsendt pr. Radio i *Skotland* under Navigationsefterretninger.

Saasnart Mærkerne (a) og (b) er udlagt skal al ind- eller udgaaende Sejlads paa *Clyden* til alle Tider passere imellem dem, og der skal navigeres med Forsigtighed i Nærheden af dem.

**900. Irland W.-Kyst. Shannon Floden. Spillane's Tower. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 532. London 1939.)

*Spillane's Tower* Fyr paa c. 52° 39' N. 8° 40' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Synsvidde: 9 Sm. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejl. fra 75° til 101°.      3. Rødt i Pejl. fra 108° til 234°.
2. Hvidt i — - 101° - 108°.      4. Hvidt i — - 234° - 255°.

Fyret er ubevogtet.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**

**901. Frankrig. Pointe du Raz. Vrag findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 535. London 1939.)

Vraget, der var rapporteret at ligge sunket paa c. 48° 02' N. 4° 45' W., findes ikke. (E. f. S. Nr. 17/1295 1939.)

**902. Frankrig. Lorient Anduvning. Les Trois Pierres. Fyr atter tændt.**

(A. a. N. Nr. 9/666. Paris 1939.)

Fyret *Les Trois Pierres* paa c. 47° 41',<sub>5</sub> N. 3° 22',<sub>5</sub> W. er atter tændt. (E. f. S. Nr. 11/812 1939.)

**903. Frankrig. Plateau des Birvideaux. Fyr atter tændt.**

(A. a. N. Nr. 9/667. Paris 1939.)

*Plateau des Birvideaux* Fyr paa c. 47° 29',<sub>2</sub> N. 5° 17',<sub>5</sub> W. er atter tændt. (E. f. S. Nr. 5/360 1939.)

**904. Frankrig. Banc de Houat. Undervandshindringer fjernet.**

(N. t. M. Nr. 534. London 1939.)

Undervandshindringerne, der har været udlagt paa c. 47° 24' N. 2° 52' W. er fjernet.

(E. f. S. Nr. 33/2440 1938.)

**905. Frankrig. Île d'Yeu. Les Chiens Perrins. Fyr atter tændt.**

(A. a. N. Nr. 9/668. Paris 1939.)

Fyret *Les Chiens Perrins* paa c. 46° 43',<sub>6</sub> N. 2° 24',<sub>6</sub> W. er atter tændt. (E. f. S. Nr. 8/591 1939.)

**906. Frankrig. Île de Ré. Baake genopført.**

(A. a. N. Nr. 9/672. Paris 1939.)

Baaken *L'Abbesse* paa c. 46° 13',<sub>3</sub> N. 1° 29',<sub>4</sub> W. er genopført. (E. f. S. Nr. 52/3746 1938.)

**907. Frankrig. La Pallice. Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 9/670. Paris 1939.)

*La Pallice* Fyr *Jetée Nord* paa c. 46° 09',<sub>6</sub> N. 1° 13',<sub>7</sub> W. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 11 Sm.

(E. f. S. Nr. 8/592 1939.)

**908. (T). Spanien N.-Kyst. San Esteban de Pravia. Fyr midlertidig forandret.**

(A. a. l. N. Nr. 5/Tillæg. San Fernando 1939.)

1. *San Esteban de Pravia* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 43° 34' N. 6° 04',<sub>7</sub> W. viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 1,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.

2. Det grønne Blinkfyr paa Hovedet af Lastemolen ved højre Side af Indløbet til Havnebassinets viser for Tiden grønt, fast Lys.

## 909. Sydafrika. Table Bay. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 568. London 1939.)

Det hvide Blinkfyr paa SE.-Hjørnet af *Random Block Mole* paa c. 33° 55' S. 18° 26' E. er nedlagt.

## 910. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Fishers Island Sound. South Dumpling W. Lys- og Klokketønde forandret.

(N. t. M. Nr. 549. London 1939.)

Lys- og Klokketønden paa c. 41° 17' N. 72° 01' W., c. 0,41 Sm 202° fra *North Dumpling* hvide og røde, faste Fyr, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink.

## 911. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt Anduvning. Grunde.

(N. t. M. Nr. 8/432. Washington 1939.)

a. En Pulle med 10 m Vand ved Middellavvande er fundet 15,9 Sm 98½° fra Afløbsrøret *Rehoboth* paa 38° 40' 45" N. 74° 44' 54" W.

b. En Pulle med 10,3 m Vand er fundet paa c. 38° 49' N. 74° 51' W., 8,4 Sm 146° fra *Cape Mary* Fyr.

## 912. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Delaware Floden. Old Reedy Island. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 8/433. Washington 1939.)

Taagesignalet ved *Old Reedy Island* Fyr paa c. 39° 30' N. 75° 34' W. er forandret til Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 18<sup>s</sup>. Som Reserve anvendes Klokke, Et-Slag hver 15<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 6/434 1939.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

## 913. Karaibiske Hav. Utilla Island. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 558. London 1939.)

Fyret paa W.-Enden af *Utilla Island* paa c. 16° 06' N. 87° 00' W. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 18<sup>s</sup>.

## 914. Cuba S.-Kyst. Guantauamo Bugt. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 8/443. Washington 1939.)

*Fisherman Point* Tønde Nr. 2 paa c. 19° 55' N. 75° 10' W. er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 3,6<sup>s</sup>.

## 915. Jamaica. Morant Bugt. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 570. London 1939.)

Det røde, faste Forfyr paa c. 17° 53' N. 76° 25' W., c. 0,22 Sm 223° fra *Morant* hvide Fyr med En-Formørkelser, er permanent nedlagt.

(E. f. S. Nr. 17/1038 1935.)

## 916. Martinique. Fort de France Harbour. Tønde flyttet. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 571. London 1939.)

1. Den sorte Stumtønde er flyttet 0,06 Sm i Retningen 210° og ligger nu 0,18 Sm 177½° fra det hvide og røde, faste Fyr paa SW.-Siden af *Fort St. Louis*.

c. 14° 35' N. 61° 04' W.

2. Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra det i (1) nævnte Fyr:

- a. 8,7 m — 2,15 Sm 126½°.
- b. 11,0 m — 1,22 Sm 266°.
- c. 5,0 m — 0,93 Sm 162°.
- d. 5,9 m — 0,945 Sm 159½°.
- e. 5,0 m — 1,17 Sm 157°.
- f. 5,5 m — 1,08 Sm 142½°.
- g. 8,7 m — 0,43 Sm 273°.
- h. 5,5 m — 0,83 Sm 164°.

917. **Brasilien. Porto de Laguna. Tønde udlagt.**  
(A. a. N. Nr. IV/24. Rio de Janeiro 1939.)  
En rød Tønde er udlagt paa c.  $28^{\circ} 32' S.$   $48^{\circ} 47' W.$ ,  $1,45$  Sm  $273^{\circ}$  fra *Atalaia*.
918. **Equador. Santa Elena Point N. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 8/447. Washington 1939.)  
En Grund med  $12,8$  m Vand rapporteres at ligge paa c.  $1^{\circ} 49' S.$   $81^{\circ} 03' W.$
919. **(P). Mexiko W.-Kyst. San Lorenzo Channel. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 547. London 1939.)  
Paa SE.-Enden af *San Lorenzo Reef* er paa c.  $24^{\circ} 23' N.$   $110^{\circ} 18' W.$  tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $10^s$ . Flammens Højde: 9 m. Rundt Taarn.
920. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Newport Bay. Lys- og Klokketønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 8/449. Washington 1939.)  
En sort Lys- og Klokketønde *Newport Bay Nr. 1*, der viser grønt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $4^s$ , er udlagt i  $21,9$  m Vand paa c.  $33^{\circ} 35' N.$   $117^{\circ} 53' W.$ ,  $187$  m  $164\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Newport Bay West Jetty Fyr*.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

921. **Spanien S.-Kyst. Isla de Alborán. Fyr tændt.**  
(A. a. l. N. Nr. 5/105. San Fernando 1939.)  
*Alborán Fyr* paa c.  $35^{\circ} 56',2 N.$   $3^{\circ} 01',9 W.$  er atter tændt, men der kan ikke garanteres for, at Fyret lyser regelmæssigt.
922. **Spanien E.-Kyst. Gerona—Barcelona. Fyr atter tændt.**  
(A. a. l. N. Nr. 5/104. San Fernando 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| <i>Villanueva y Geltrú</i>         | — $41^{\circ} 12' 58'' N.$ $1^{\circ} 44' 09'' E.$ |
| <i>Islas Medas</i>                 | — $42^{\circ} 04' 47'' N.$ $3^{\circ} 13' 15'' E.$ |
| <i>Cabo San Sebastián</i>          | — $41^{\circ} 53' 40'' N.$ $3^{\circ} 12' 05'' E.$ |
| <i>Palamós (Punta del Molino)</i>  | — $41^{\circ} 50' 24'' N.$ $3^{\circ} 07' 41'' E.$ |
| <i>Palamós (Cabeza del Muelle)</i> | — $41^{\circ} 50' 24'' N.$ $3^{\circ} 07' 41'' E.$ |
| <i>Pereira Lystønde</i>            | — $41^{\circ} 50',1 N.$ $3^{\circ} 07',2 E.$       |
| <i>Montjuich</i>                   | — $41^{\circ} 21',6 N.$ $2^{\circ} 09',9 E.$       |
| <i>Llobregat</i>                   | — $41^{\circ} 19' 27'' N.$ $2^{\circ} 09' 04'' E.$ |
| <i>Cabo Tosa</i>                   | — $41^{\circ} 42',9 N.$ $2^{\circ} 56',0 E.$       |
923. **Spanien E.-Kyst. Cadaqués. Fyr atter tændt.**  
(A. a. l. N. Nr. 5/Tilleg. San Fernando 1939.)  
*Cadaqués Fyr* paa c.  $42^{\circ} 16' N.$   $3^{\circ} 17' E.$ , paa *Punta Cala Naus*, er atter tændt og fungerer normalt.
924. **Italien W.-Kyst. Kap Montenegro. Guardiola Taarn nedrovet.**  
(N. f. S. Nr. 11/1079. Berlin 1939.)  
*Guardiola Taarn* paa c.  $44^{\circ} 05',5 N.$   $9^{\circ} 44',4 E.$  er nedrovet.
925. **(T). Syrien. Beirut. Fyr midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 540. London 1939.)  
*Ras Beirut Fyr* paa c.  $33^{\circ} 54' N.$   $35^{\circ} 28' E.$  er midlertidig forandret saaledes, at det viser hvidt Et-Blink  $\frac{1}{2}^s$  og hvidt, fast Lys  $2\frac{1}{2}^s$ .

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

926. Røde Hav. Jidda Anduvning. Al Fokani. Tønde forsvundet.  
(N. t. M. Nr. 541. London 1939.)  
Den rød- og hvidmalede Stumptønde paa c. 21° 28' N. 39° 03' E. er forsvundet og skal stryges i Kortet.  
(E. f. S. Nr. 9/679 1939.)
927. Bugten ved Aden. Jibuti Bugt. Oplysning om Fyrs Plads.  
(N. t. M. Nr. 557. London 1939.)  
*Ambouli Reef* Fyr ligger c. 0,1 Sm 112° fra den i Kortet angivne Plads og 0,8 Sm 299° fra de 2 røde, faste Fyr paa *Marabout Mole*. c. 11° 37' N. 43° 07' E.
928. Madagascar NW.-Kyst. Nosi Bé. Oplysning om Afmærkning.  
(N. t. M. Nr. 556. London 1939.)  
1. En sort Spidstønde er udlagt paa c. 13° 25' S. 48° 22' E., 0,26 Sm 340° fra *Nosi Vauru* Fyr.  
2. Den røde Spidstønde c. 0,73 Sm 301° fra *Nosi Vauru* Fyr er permanent inddraget.  
3. Ledebaaker er opført henholdsvis 0,84 Sm 339° og 0,94 Sm 349° fra *Nosi Vauru* Fyr. Baakerne er overet i Pejling 40°.  
4. En Ledebaake er opført 2,62 Sm 270° fra *Nosi Vauru* Fyr og en anden Ledebaake 0,36 Sm 264° fra førstnævnte Baake. Baakerne er overet i Pejling 264°.
929. Malacca Stræde. Penang Havn. Anduvning. Vrag fjernet.  
(N. t. M. Nr. 573. London 1939.)  
Vraget, der laa sunket paa c. 5° 32' N. 100° 18' E., er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 20/1550 1938.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

930. Sunda Øerne. Rio Stræde. Forbudt Omraade frigivet.  
(B. a. Z. Nr. 56/665. 's-Gravenhage 1939.)  
Det forbudte Omraade paa c. 1° 01',4 N. 104° 13',3 E. er frigivet for Skibsfarten.  
(E. f. S. Nr. 38/2773 1938.)
931. Sunda Øerne. Soemba N.-Kyst. Waikelo. Oplysning om Fyr.  
(B. a. Z. Nr. 56/666. 's-Gravenhage 1939.)  
Flammens Højde i *Waikelo* røde, faste Fyr paa c. 9° 23',7 S. 119° 13',0 E. er 12 m. Synsvidde: 7 Sm.
932. Filippinerne. Bohol Stræde. Tagbilaran. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 543. London 1939.)  
Paa 9° 39' 30" N. 123° 49' 30" E. er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvid Betonbaake.
933. Australien. Victoria. Port Philip. Oplysning om Afmærkning.  
(N. t. M. Nr. 545. London 1939.)  
1. Baaken paa c. 38° 08' S. 144° 43' E., 0,5 Sm 30° fra *Point George* hvide Baake, er ødelagt og erstattet med en sort Tønde.  
2. Pælebaaken 1,9 Sm 119° fra *Point George* Baake er ødelagt.  
3. En sort Stumptønde er udlagt 1,85 Sm 90° fra *Point George* Baake.

- 934. New Zealand. North Island. Whangarei Harbour. Oplysning om Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 582. London 1939.)
1. En rød Tønde ligger 1,02 Sm 287° fra *Lort Point* Flagstang, der staar paa c. 35° 50' S. 174° 30' E.
  2. Baaken, der i Kortet er angivet 0,92 Sm 277° fra den i (1) nævnte Flagstang, er fjernet.
- 935. New Zealand. North Island. Bream Rock. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 582. London 1939.)
- Dybden paa 5,0 m, der i Kortet er angivet paa c. 35° 50' S. 174° 37' E., c. 1,5 Sm 37° fra E.-Spidsen af *Bream Head*, skal rettes til 3,7 m.
- 936. New Zealand. North Island. Bream Tail E. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 582. London 1939.)
- a. Et Skær med 5,9 m Vand, *Mc Gregor Rock*, ligger paa c. 36° 03' S. 174° 37' E., 1,25 Sm 80° fra E.-Spidsen af *Bream Tail*.
  - b. 3,2 m Skæret, mærket *Mc Gregor Rock* og i Kortet er angivet at ligge c. 1,9 Sm 61° fra (a), skal slettes.
- 937. New Zealand. North Island. Navire Rock N. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 582. London 1939.)
- Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa c. 35° 57' S. 175° 08' E., 0,3 Sm 360° fra Midten af *Navire Rock*.
- 938. New Zealand. North Island. Great Barrier Island. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 582. London 1939.)
- a. Et Skær med 12,8 m Vand ligger paa c. 36° 03' S. 175° 20' E., 1,0 Sm 344° fra W.-Spidsen af *Miner's Head*.
  - b. Skæret, der i Kortet er mærket „*Repd. (1928) P. A.*“ c. 0,6 Sm 208° fra (a), skal slettes.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 939. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring m. v. i Beskyttelsesomraader for undersøiske Kabler og Ledninger.**  
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 10. Marts d. A. udstedt „Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring m. v. i Beskyttelsesomraader for undersøiske Kabler og Ledninger“.  
Forhandles fra Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, K. Pris: Kr. 0,50.  
(Danske Lods, Side 47.)
- 940. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Lastelinier for Skibe.**  
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 22. Februar d. A. udstedt „Bekendtgørelse angaaende Lastelinier for Skibe“.  
Forhandles fra Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, K. Pris: Kr. 0,15.

941. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.

(N. t. M. Nr. 548. London 1939.)

Den aarlige Isobservations- og Ispatrouilletjeneste er genoptaget. *De Forenede Staters* Kystbevogtningsskibe *Chelan* og *Champlain* udfører Tjenesten. Begge Skibe har Kaldesignalet *NIDK*.

Til at begynde med vil et af Skibene tage Station i Nærheden af *Great Bank of Newfoundland*.

Naar Isen har bevæget sig S. over, saaledes at en stadig Ispatrouille er nødvendig, skal Skibene skiftevis udføre denne Tjeneste.

Ispatrouilletjenesten er nærmere beskrevet i *List of Wireless Signals*, Vol. II.

Meldinger, der indeholder Meddelelse om Patrouilleskibets Plads, Plads og Beskrivelse af Isen samt andre Oplysninger, vil daglig blive udsendt fra *Washington* (NAA) (NSS), som følger:

Kl.		
G. M. T.	Radiofrekvens kc/s	Type
0300	9250, 4390, 113, 64	A 1
0900	113.	A 1
1500	17370, 12630, 9250, 4390, 113, 64.	A 1
2100	113.	A 1

942. Spanien. Trafikbestemmelser. Advarsel.

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)

Det danske Vicekonsulat i *Palma de Mallorca* meddeler:

Den spanske Kyst i *Middelhavet* regnet fra *Sagunto* til *Adra* erklæres for fuldstændig lukket for alle Slags Skibe, ligegyldig hvilket Flag eller hvilken Ladning de fører, og intet Skib maa uden særlig Tilladelse fra Admiralen for Blokadevæsenet i *Middelhavet* komme nævnte Kyststrækning nærmere end tre Sømil. Ethvert Skib, som gør Brud paa disse Forholdsregler, vil blive taget til Fange.

Man gør forud Søfarende opmærksom paa, at der foran det befæstede *Cartagena* og i en Kyststrækning fra Fyrtaarnet *Torrelemil* til *Cap Palos* vil befinde sig Undervandsbaade, der har Ordre til at sænke ethvert Skib, som forsøger at nærme sig Kysten inden for Tremilegrænsen, ligegyldigt hvilket Flag Skibet fører.

Skibe, ogsaa uden Hensyn til hvilket Flag de fører, som bringer Ladning til Havne, beliggende i den røde Kystzone, skal begive sig til en Havn i det befriede *Spanien*, fortrinsvis *Barcelona*, *Palma de Mallorca* eller *Malaga*.

(E. f. S. Nr. 11/840 1939.)

(Se Tillæg.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg  
Korta eller Boge Nr.

*England:*

- R 2023 Singapore. — Keppel harbour.
- R 1822 Borneo. — Sungei Sarawak.
- R 1995 China Sea. — Singapore road.
- R 3660 Aden harbour.
- N 686 Africa, West Coast. — Sallatuk point to Cape Sierra Leone.  
Limits. — Lat. 8° 29' 06" — 9° 03' 30" N.  
Long. 12° 47' 54" — 13° 40' 30" W.
- N 689 Cape Sierra Leone to Turtle islands.  
Limits. — Lat. 7° 35' 24" — 8° 40' N.  
Long. 12° 58' 30" — 13° 33' W.
- N 653 Africa, East Coast. — Mokambo, Mozambique and Conducia.  
Limits. — Lat. 14° 41' — 15° 15' S.  
Long. 40° 29' — 40° 52' E.



- Mozambique harbour,  
 † 616 Sierra Leone river.  
 † 653 Conducia, Mozambique and Mokambo.  
 † 652 Mozambique Hr.  
*Norge:*  
 R 16 Fra Tananger og Stavanger til Skudenes.

## Tillæg.

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

943. (F). Danmark. Smaalandsfarvandet. Vesterskov Flak. Sømærke forsvundet. Den hvide Stage med Halmvisk, *Vesterskov Flak*, ved N.-Siden af Flakket paa  $54^{\circ} 58'$  ( $42''$ ) N.  $11^{\circ} 43'$  ( $24''$ ) E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

944. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.

I nær Fremtid paabegyndes Fjernelsen af Aarhus Havns nordre Molearm (N. for *Bassin II*). Fyret paa Molearmens Hoved vil under Arbejdet blive erstattet med en grøn Lanterne, der ophænges paa en Pæl paa den yderste Del af Hovedet. Lanternes Højde over Vandet 3 m.

Naar Nedbrydningen af selve Molehovedet paabegyndes, vil den nævnte Lanterne blive monteret paa en rødmalet Lystønde. Lystønden flyttes N. efter, efterhaanden som Nedbrydningen af Molearmen skrider frem.

Advarsel: Al Sejlads til og fra den gamle Havn skal foregaa E. om den ovenfor omtalte grønne Lanterne.

c.  $56^{\circ} 09',4$  N.  $10^{\circ} 13',3$  E.

(E. f. S. Nr. 1/42 1939. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Havnelods, Side 31 og 33. Fyr-Fort. Nr. 180.)

### XI. Bekendtgørelser m. m.

945. Danmark. Meddelelse fra Søkortarkivet.

En ny Fortegnelse over „Det Kongelige Søkort-Arkivs Forhandlingsartikler 1939“ er udkommet og kan faas gratis ved Henvendelse til Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, K.

I Fortegnelsen er alle Søkort opført med deres nye Numre, som gælder fra 1. April d. A.

(E. f. S. Nr. 10/772 1939.)

**946. Daumark. Nødmeldinger fra Skibe.**

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)

Fra 1. April d. A. er der truffet Foranstaltning til, at modtagne Nødmeldinger fra Skibe, naar Omstændighederne kræver det, vil blive udsendt over de *danske* Radiofonistationer, saaledes at ogsaa Skibe, der ikke er udstyret med Radiotelegraf- eller -telefonstation, men som dog er forsynet med Radiomødtager og aflytter den *danske* Statsradiofoni's Udsendelser, faar Underretning om Nødsituationen og derved sættes i Stand til at deltage i Redningsarbejdet.

(Danske Lods, Side 65.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

Forsikrings-Actieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**  
Eft. 1899  
Aktiekapital 8 Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 19779  
TELEGR. »JANBY»

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**BRONZE  
PROPELLER**  
fra  
**THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,  
LONDON**

•

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brøndalarmeringsanlæg	Armatør
Oliefyringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

KALUNDBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**JØRGEN SCHULTZ**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
KALUNDBORG

TELEFON  
NO. 4. 601.

Lloyds Agent

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

KOLDING

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.  
»Maritime«

**A. GJØRDING**  
KOLDING

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

KORSØR

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**P. JØRGENSEN & CO.**  
Indehaver: J. U. JEPSEN  
SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867  
KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 & 666

ASSENS

MARIAGER

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

BANDHOLM

NAKSKOV

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**  
edsv. Skibsmægler  
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

ESBJERG

NØRRESUNDBY

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
Statsautoriseret Skibsmægler  
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

RUDKØBING

**J. LAURITZEN'S EFTF.**  
MÆGLERFORRETNING  
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)  
ESBJERG

Telegr.-Adr.  
»Lauritzen«

Telefon: 3  
» 822

Erik Andersens Eftf.  
**K. H. FRIIS**  
statsautoriseret Skibsmægler  
RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

FAABORG

SKIVE

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SKIVE

TELEFON  
386 & 786

TELEGRAM-ADR.  
„MÆGLEREN“

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 13

TORSDAG 30. MARTS 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SKIBSFARTEN, SKATTERNE OG VALGET

Det forestaaende Valg til Rigsdagen slipper naturligvis Lidenskabernes løs, og fra alle Sider hævdes det, at Arbejdsløshedens Bekæmpelse og Skatternes Formindskelse er to af Hovedpunkterne paa Programmet. Uden at gaa den siddende Regering for nær kan man jo godt sige, at den ikke har haft synderligt Held i nogen af de nævnte Retninger. Det er i Øjeblikket to yderst alvorlige Problemer. Men dertil kommer, at man som Følge af de urolige Forhold i Europa stilles overfor andre alvorlige Spørgsmaal, og ikke mindst de forskellige Smaapartiets Fisker i rørt Vand gør Billedet endnu mere broget, og man kan sige sig selv, at det er en meget vanskelig Situation, man stilles i. Dog, saa meget er der vel almindelig Enighed om i vide Krese, at de to vigtige ovenfor nævnte Spørgsmaals Løsning er af afgørende Betydning. Der kan være politiske Forskelligartetheder her, men det vilde være lykkeligt, om man kunde samle sig i en stor fast Blok og udskyde de ekstreme Elementer paa begge Sider, af hvad Art — isme de saa end kan bekende sig til og sige: Dette Land er Danmark og det er vort, og vi vil arbejde for de bedst mulige Forhold her for hele Befolkningen. Det gøres ikke ved at paaligne en enkelt Befolkningsklasse uretfærdige Skatter som Merindkomstskatten, men kan Valget give den Lære, at man maa samle sig og løfte i Flok, hele den store sundt og fornuftigt tænkende Del af det demokratiske Danmark, hvad man saa end kalder sig, saa vilde det være det maaske bedste Resultat. Danmark ønsker ikke at blive inddraget i nogen Interessessfære, vi vil passe os selv og vil arbejde for at skabe et frit og uafhængigt Land med de bedst mulige Forhold for alle Borgere, og de Lande vi er knyttet til med de fastest mulige Baand er de andre nordiske Lande, der har samme Interesse som vi, og naar vi blot holder fast ved dette, har vi her en Basis og et Grundlag, som man skulde synes det maatte være muligt at samle hele den Del af den danske Befolkning om — og det er dog heldigvis stadig det langt overvejende Flertal — der vil en rolig og fornuftig Udvikling.

### DEN ENGELSKE SUBSIDIE PLAN

Den engelske Handelsminister *Stanley* har nu i Underhuset givet en Række Oplysninger om Hjælpen til den britiske Skibsfart.

I 5 Aar vil man anvende  $2\frac{3}{4}$  Million £ om Aaret til at støtte Trampskibsfarten, baade over store og smaa Distancer, men ikke gældende for Kystfarten. Planen følger i det store og hele de Linier, der blev lagt for Subventionerne sidst.

Til Støtte for Nybygningen vil Regeringen yde  $\frac{1}{2}$  Million £ aarlig i de 5 Aar, og der kan i denne Periode ydes indtil 10 Million £ i Laan til Redere. Nu faar vi se, hvordan det hele udvikler sig.

### ØSTERSØEN OG DANSK SKIBSFART

Ved Dampskibsselskabet »Torm«s Generalforsamling forleden udtalte Bestyrelsens Formand, Skibsreder *C. Kraemer*, der aflagde Beretning bl. a. følgende:

I Modsætning til 1937, som blev et uventet godt Aar for Skibsfarten, var 1938 en stor Skuffelse.

Overalt sank Fragterne til et saadant Lavmaal, at Oplægning atter begyndte, og Driftsresultatet, som det fremlægges nu, giver ikke helt Billedet af Fragtmarkedet i 1938, fordi det er præget af de paa Forhaand sluttede Kontrakter.

Østersøen og Hvidehavet med deres store Træf-skibninger eksporterede kun en ringe Del af det normale. De aftalte Minimumsfragter blev desværre ikke overholdt af alle Redere, hvilket fik til Følge, at Minimumsfragterne efterhaanden ikke kunde opnaas, og at Rederier, der følte sig bundet ved deres Under-skrift, maatte renoncere paa en stor Del af deres Trælastbeskæftigelse. Vi havde saaledes fire af vore Østersøbaade liggende oplagt i flere af Sommermaanederne.

Paa Grund af Forholdene i Spanien har vi været afskåret fra vor sædvanlige Fart derfra, og Forholdene har i det hele været utilfredsstillende navnlig for de mindre Dampere.

Østersøen, som er det gamle danske Hovedmarked, er desværre efterhaanden ved at gaa tabt for dansk Skibsfart. De nye Konkurrenter, Finland og Randstaterne, erobrer en stadig større Del af Trælastfarten, og hver ny Byrde, der lægges paa dansk Sønering fremfor andre Nationer, belyder yderligere Tab af Terræn for dansk Skibsfart og Forringelse af vor Flaade og Arbejdsløshed blandt vore Søfolk. Nord- og Østersøen er de smaa Skibes Virkefelt og Basis for alle vore Tramprederiers Start og Opbygning, fordi alt Erhverv inaa begynde smaat. Og de smaa Skibe beskæftiger forholdsvis flest Officerer og Mandskab. Det er derfor særlig alvorligt, hvis denne Del af vor Skibsfart ikke kan holdes i Live.

Ved Merindkomstskatten maatte vi i 1938 for det forud-gaaende Aar betale over 1 Mill. Kr. i Skat eller 25 pCt. af Aktiekapitalen, hvilket er en Aarsag til, at vi i Aar har maattet udvide Aktiekapitalen fra 4 til 6 Mill. Kr. for at sikre Fornyelse af Flaaden. Denne Udvidelse blev vedtaget paa en ekstraordinær Generalforsamling den 25. Januar i Aar og blev fuldt tegnet.

Skibene har været beskæftiget i de sædvanlig Farter paa Middelhavet, Nord- og Sydamerika, Vestafrika og Nord- og Østersøen.

Vor Bruttoindsejling er 12,384,748 Kr., hvoraf 11,847,986 Kr. eller 95,6 pCt. er erhvervet fra Udlandet i Fart udelukkende mellem fremmede Havne.

Vi har i 1938 haft 61,575 Tons dw. at arbejde med mod 52,000 Tons i 1937.

Udsigterne for indeværende Aar tegner sig foreløbig ikke lyst.

### KONSOLIDERINGENS BETYDNING

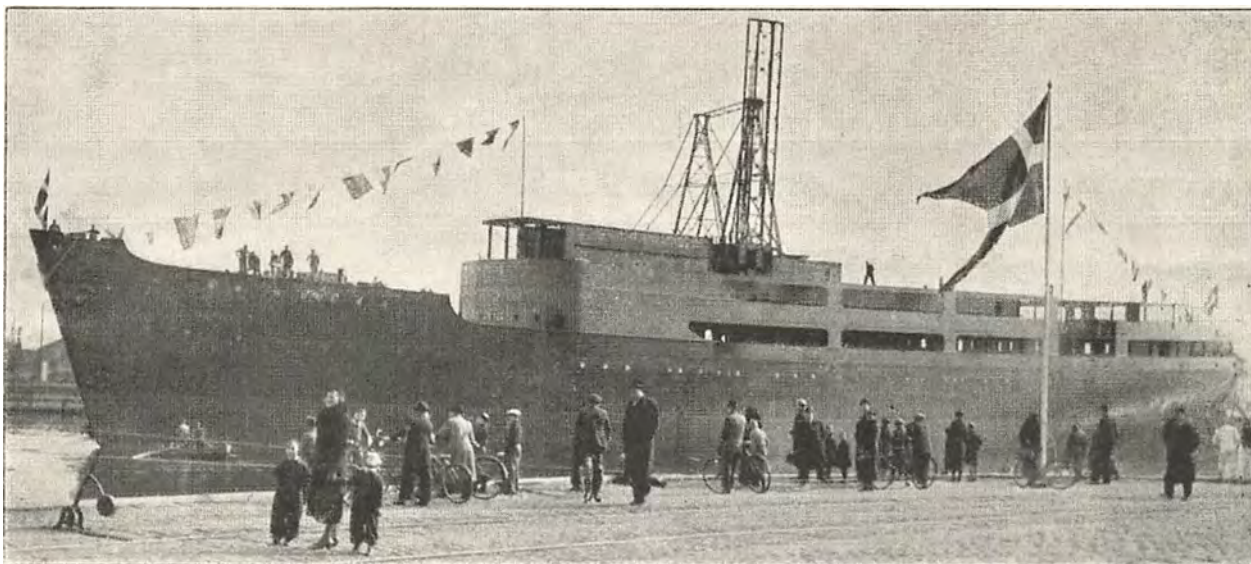
Onsdag afholdt Dampskibsselskabet »Orient« Generalforsamling, hvor Regnskab og Beretning forelagdes.

Dampskibsselskabet »Orient« giver som tidligere meddelt 10 pCt. for 1938, ligesom for Aaret forud. Det fremgaar af Regnskabet, at de indsejlede Fragter har beløbet sig til 4.213.222 Kr. mod 3.727.747 Kr. forrige Aar, men Udgifterne er steget noget mere og andrager 2,735,620 Kr., saaledes at Drifts-Overskudet bliver 1.477.602 Kr., dog kun ca. 150.000 Kr. mindre end for Aaret forud. Hertil kommer det overførte Beløb 83.640 Kr. og Renter og Udbytte i fremmede Selskaber 97.602 Kr.

Af Regnskabet ses endvidere, at Administrationsudgifterne har været 131.290 Kr. og Tantiemer 59.391 Kr. Af Overskudet benyttes 600.000 Kr. til Afskrivning paa Skibene, der henlægges 200.000 Kr. til Reserve- og Dispositions-fonden og 85.000 Kr. til Survey-fonden. Efter at Aktionærerne har faaet de 10 pCt., bliver der 83.162 Kr. at overføre til næste Aars Regnskab.

Selskabets Flaade har været uforandret i Aarets Løb og bestaar af 6 Motorskibe paa tilsammen 50.595





»Hans Broge«.

Tons Dødvægt, der efter Aarets Afskrivninger staar bogført til 6,886.908 Kr. For Skibene, der har en Gennemsnitsalder af 8 Aar, er den bogførte Værdi 136 Kr. pr. Ton Dødvægt. Desuden findes der en Fonds- og Aktiebeholdning paa 1.169.143 Kr. samt en Kasse- og Bankbeholdning paa 532.000 Kr. Af Status ses endvidere, at Selskabets lovmæssige Reserverfond andrager 1.250.000 Kr., og med Aarets Henlæggelser er Reserve- og Dispositionsfond 655.350 Kr., Surveyfond 185.000 Kr. og yderligere findes der en Nybygningsfond paa 592.360 Kr. De samlede Reserver andrager saaledes næsten 2,7 Millioner Kr.

Alle Skibene har i 1938 været beskæftiget i oversøisk Fart til forholdsvis godt betalende Rater, men Udgifterne viser en stadig stigende Tendens. Dette gælder baade Udgifter til Hyre og Assurance, samt ikke mindst Udgifterne til Vedligeholdelse, idet Priserne paa Reservedele er steget stærkt.

Selskabet har ingen Prioritetslaan i Skibene eller anden Gæld og ingen Nybygningskontrakter. Med de høje Byggepriser har Bestyrelsen ikke ment foreløbig at kunne gaa ind for en Nybygningskontrakt.

En Aktionær takkede Bestyrelsen, fordi den altid sørger for, at »Orient« har den yngste Flaade.

### D. F. D. S.s NYE AARHUSBAAD

I Lørdags søsattes fra Helsingør Skibsværft under stor Højtidelighed D.F.D.S.s nye Motorskib »Hans Broge«, der skal nedsætte Overfartstiden mellem København og Aarhus med godt 1 Time.

Paa Værftet samledes en fyldig Repræsentation for en lang Række betydende Erhverv i Danmark, og Stabelafløbningen foregik programmæssigt. Fru Paula Broge, gift med Grosserer Hans C. Broge, der er en Sønesøn af den gamle Storkøbmand, efter hvem Skibet er opkaldt, døbte det og udtalte gode Ønsker for dets Fremtid: »Jeg døber dig Hans Broge, Held og

Hæder følge dig.« Champagnelasken knustes, og Skibet gled lydløst og langsomt ud i Vandet.

Derefter udbragte Direktør Kørbing et Leve for Skibet, og Gæsterne svarede med et trefoldigt Hurra, og dermed var Begivenheden i Helsingør til Ende.

Selskabet tog derefter til Fredensborg, hvor man samledes paa Hotel »Frederik den Fjerde« til en Lunch til Ære for det nye Skib. Her bød Grosserer Holger Laage-Petersen, Formanden for D.F.D.S.s Bestyrelse, velkommen og talte for Værftet og Skibets Gudmoder, som fik overrakt en elegant Daabsgave.

Derefter talte Direktør Kørbing, som nævnte, at der i hundrede Aar har været fast Skibsroute mellem København og Aarhus, og deraf har Det Forenede drevel Ruten i de 70 Aar. Det Forenede har nu 96 Skibe i Fart, men deraf gaar kun 18 i indenrigske Ruter. Der har været flere tidligere, men Udviklingen med Broerne, Lastbilerne og Jernbanen har ændret Forholdene.

Naar Det Forenede alligevel har vovet denne Indsats, den hidtil største paa denne Rute, saa skyldes det, at Selskabet endnu har stor Godstrafik her ligesom paa Aalborg, og dertil en meget stor Persontrafik, som man haaber maa blive udvidet med den kommende forøgede Ferietrafik.

Ogsaa inden for Skibsfarten er alt steget. Damperen »Aarhus«, der har løbet paa København—Aarhus-Ruten, blev f. Eks. bygget i 1912. Det er af omtrent samme Størrelse som det nye Skib »Hans Broge« og endnu et udmærket Skib. Det kostede dengang knap 1 Million Kr. »Hans Broge« koster godt 3 Mill. Kr.

Den nye Indsats er først og fremmest præsteret af Hensyn til den nye Feriebevægelse, men dernæst ogsaa som Støtte af Erhvervslivet i København og Aarhus. Leve de to Byer!

Siden fulgte en lang Række gode Ønsker fra Deltagere i Festen. Grosserer H. C. Broge, Aarhus, tak-



Fra »Hans Broges« Stabelafløbning. Direktør J. A. Kørbing udbringer et Leve for Skibet.

kede paa sin Hustrus, Gudmoderens Vegne, og fordi Selskabet havde hædret hans Bedstefaders Minde paa saa smuk en Maade.

Direktør H. P. Christensen takkede paa Værftets Vegne. Overborgmester Viggo Christensen bragte en Hilsen fra København, og Aarhus' Borgmester, Hr. H. P. Christensen, mindedes gamle Dage.

Senere havde Direktør Körbing paany Ordet, fordi han gerne vilde bringe den Hyldest, forskellige Talere havde ydet ham, videre til D.F.D.S.s Personale og til Rutens Besætning, hvis Arbejde han ofte havde beundret. Han udbragte derefter et Leve for D. F. D. S.s Personale paa Søen og i Land. Konsul Blicher talte paa Aarhus Handelsforenings Vegne. Propr. Tvedegaard takkede for Selskabets almindelige Indsats for Landbrugsprodukternes Befordring. Direktørerne Chr. H. Olsen og Aug. Holm talte om Hans Broge. Skibsreder H. A. Hansen bragte Skibsfartens Hilsen med en dyb Reverens for den Maade, hvorpaa Selskabet gennemfører sit Nybygningsprogram, og til Slut talte Overpræsident Bülow. Det blev en overordentlig vellykket Festlighed, det nye smukke Skib værdigt!

Den 1. Juli ventes »Hans Broge« indsat i Ruten.

Det store nye, der herved vil ske, er Gennemførelse af Dagejlad i København—Aarhus Ruten, samtidig med at Natsejladsen opretholdes i samme Udstrækning som hidtil. Der vil saaledes blive Afgang fra København og Aarhus to Gange i Døgnet. Baade »Hans Broge« og det ombyggede »C. F. Tietgen« vil kunne løbe en meget større Fart end de tidligere anvendte Skibe.

### ET SKUFFESENS AAR

Paa Dampskibsselskabet »Dania«s Generalforsamling karakteriserede Formanden, Grosserer *Ernst Meyer* 1938 som en Skuffelse for Skibsfarten. Den almindelige Mening var, at en Bedring vilde indtræde igen i Aarets Løb efter Fragtfaldet i Slutningen af 1937, men det kom ikke til at slaa til. Fragterne har, i hvert Fald for de mindre og mellemstore Dampskibe, været elendige hele Aaret rundt, medens de større Baade i oversøisk Fart har klaret sig en Del bedre.

Nogle enkelte forud foretagne Afslutninger hjalp Selskabet over Vintermaanederne, men da Trælastfarten skulde begynde fra Østersøen og Hvidehavet, viste det sig umuligt at gennemføre de fastsatte Minimumsfragter, og Skibene maatte derfor enten anbringes i anden Fart eller lægges op.

Ogsaa i den forløbne Del af dette Aar har Rederierne haft mange Vanskeligheder at kæmpe med, da Fragterne har været alt for lave i Forhold til Omkostningerne. Selskabets Skibe har hovedsagelig været beskæftiget i de sædvanlige Farter, dog i højere Grad end ellers paa Amerika og Kanada, fordi Hvidehavsmarkedet svigtede.

Damperen »Sonja«s Salg til Chile havde indbragt en god Pris, der muliggjorde Selskabets Ønske om Køb af et Motorskib. Nyerhvervelsen m.s. »Bonita« paa 5,500 Tons Dødvægt havde hidtil arbejdet tilfredsstillende. I Februar er yderligere solgt Damperen »Esther Maria« til Finland for 480,000 Kr., og i Stedet for denne Baad er det Hensigten at anskaffe endnu et Motorskib, naar et passende Tilbud foreligger.

Regnskabet, der udviser et Overskud paa 480,000 Kr. og 7 pCt. Udbytte til Aktionærerne, godkendtes, og Skibsreder H. A. Hansen genvalgtes som Kommitteret.

### DANSK SKIBSFARTS ERFARINGER I SPANIEN FARTEN

Dampskibsselskabet »Myren«s Beretning siger blandt andet:

Medens 1937 blev et Lyspunkt i en lang Perodes noksaa graa og trøstesløse Tilstande indenfor Skibsfarts-Erhvervet, kan man ikke sige det samme om 1938. Transportmængden formindskedes, saaledes at den til Disposition værende Tonnage atter blev for

rigelig, hvilket paany bevirkede Nedgang i Fragtraterne, som nogle spredte Tilløb til Bedring ikke paa effektiv Vis formaaede at dæmme op for, og Stillingen ved Aarets Udgang blev desaaarsag et Fragtniveau, som — i hvert Fald for Europa-, Middelhavs- og Vestafrika-Fartens Vedkommende var urentabelt for dansk Skibsfart.

I Modsætning til det foregaaende Aar har vore Skibe været ude af Fart forskellige Perioder i 1938. Dette skyldes dels Oplægning, dels større Reparationer og Klassifikationer. De forskellige Ophold derved androg tilsammen 813 Dage.

Oplægningen af de af vore Skibe, som normalt i Sæsonen er beskæftiget i Trælastfarten paa Østersøen og Hvidehavet, skyldtes vor Deltagelse i Overenskomsten om Minimalralerne for Trælast. De fastsatte Rater kunde nemlig ikke opnaas, og anden rimelig Beskæftigelse i den paagældende Periode var uerholdelig.

Dpsk. »Clara« og Dpsk. »Stal« har faaet Klassen fornyet. Dpsk. »Birte« og Dpsk. »Kai« har delvis gennemgaaet survey. MS. »Asbjørn« maatte i August tages her til København for en omfattende Maskinreparation, hovedsagelig grundet paa uforholdsmæssig stor Slidtage paa Cylinderfingringerne, som maatte fornyes; derved blev dette Skib opholdt i 3 Uger. Dpsk. »Kai« kom i Slutningen af November paa Rejsen fra Middelhavet til Sverige efter være passeret Gibraltar ud for et større Kedelhavari, hvorfor Skibet maatte returnere til Gibraltar og derfra bugseres til Gøteborg med sin Ladning. Dette Uheld foraaarsagede et Ekstraophold paa 19 Dage. Dpsk. »Jan« blev paa Rejsen fra Cardiff til Oran med en Ladning Kul i Slutningen af Maj ved Passering af Gibraltar af Franco-Trawler beordret til Ceuta, hvor Skibet efter en Maanedes Henliggen blev erklæret for god Prise under Paaberaabelse af, at de Kul, som »Jan« skulde losse i Oran, var bestemt til Barcelona-Regeringen. Skibet var krigsforsikret, og Forsikringssummen er, som det fremgaar af Regnskabet, bleven betalt, men en Del Omkostninger er paaløbet.

Disse Omstændigheder har selvfølgelig paavirket Aarsresultatet i temmelig stor Grad, saaledes at Netto-Overskudet inklusive Overførselen fra f. A. (74,921 Kr. 01 Øre, som udgør Restbeløbet, efter at Merindkomstkatten 336,534 Kr. er betalt) andrager 610,630 Kr. 48 Øre.

Naar Bestyrelsen i Fjor foreslog, og Selskabet udbetalte en Dividende til Aktionærerne af 15 pCt., var det som den Gang nævnt i Erkendelse af det ringe Gennemsnits-Udbytte for Aarene 1930—36, som kun androg lidt over 2 pCt., og medregnes Udbyttet for 1937, bliver Gennemsnittet knapt 4 pCt. Da Skibenes bogførte Værdi imidlertid er betydeligt lavere end den skønnede Markedsværdi, har Bestyrelsen skønnet for i Aar at kunne se bort fra yderligere Afskrivning for Dampskibenes Vedkommende og foreslaar, at der af Overskudet udbetales 7 pCt. til Aktionærerne.

### »HEIMDAL«S BERETNING

Dampskibsselskabet »Heimdal« har afholdt ordi-nær Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører *H. Winther*. Bestyrelsens Formand, Skibsreder *H. P. Carl*, aflagde Beretning og gennemgik Regnskabet:

Aaret 1938 har været et meget vanskeligt Aar, idet den internationale Situations Udvikling har ført til et hurtigt Sammenbrud i de Markeder, vore Skibe særlig egner sig for. Imidlertid havde vi et Par Rejser tilbage, som var sluttet i 1937 til meget lønnende Fragter.

Det, at vore Skibe ikke er byggede som Specialbaade, men som all-round Baade, har været os til Gavn, saaledes at vi ikke har været afhængige af kun et enkelt Marked, og Skibene har været beskæftiget i Fart ikke alene paa Nord- og Østersøen og nærmere Middelhav, men ogsaa en Del i Fragter paa og mellem Nord- og Sydamerika.

Vi har haft en Del Havarier, som tilsammen har givet os et Tidstab paa 91 Dage, saaledes har »Kalø« haft et alvorligt Maskinhavari, og paa S.S. »Sejrø« gik der Ild i en Ladning Jernspaaner, hvilket har kostet os 17 Dage i Reparationer.

Dampskibet »Aarø« har gennemgaaet 1, Nr. 3 Survey og »Sejrø« 1' Nr. 2 Survey, som tilsammen har kostet os 8 Arbejdsdage.

I Løbet af 1938 har vi installeret Radiotelegraf paa Skibene »Martin Carl«, »Manø«, »Aarø«, »Sejrø« og »Samsø«, hvad der tilsammen har kostet os 37 Dage.

Brutlofragten har udgjort 3,076,686 Kr., hvoraf der, efter Fradrag af Driftsudgifter 2,460,040 Kr. bliver et Overskud paa 607,646 Kr., hvortil kommer Ejendommens Overskud 1,373 Kr., Indtægter paa Renter og Kursdifferencer 12,883 Kr. samt Rest overført fra foregaaende Aar 209,705 Kr. udgør tilsammen 831,608 Kr. Heraf er udredet Mer-

indkomstskat med 94,275 Kr., Stats- og Kommuneskatter 13,561 Kr., tilsammen Skatter 107,836 Kr. Administrationsudgifter 68,020 Kr., Kontingenter, Bidrag o. s. v. 6,184 Kr., Rederiets Tilskud til Selskabets Pensionskasse 11,636 Kr., Kaplak til Kaptajnerne 20,040 Kr., hvilke Udgifter tilsammen udgør 105,881 Kr. Tilbage bliver 617,890 Kr., som foreslaas fordelt saaledes:

Henlæggelse til Ekstra-Reservefond 275,000 Kr. og til Dispositions Konto 5,000 Kr. Bestyrelsen foreslaar, at der udbetales et Udbytte af 12 pCt., Tantième til de Kommitterede 17,672 Kr., hvorefter der fremkommer en Saldo paa 200,218 Kr.

Jeg skal blandt Udgifterne særligt fremhæve Folkehyre 465,676 Kr., Proviant 104,809 Kr., Porto og Depecher samt Kontorhold 93,840 Kr., tilsammen 664,325 Kr., hvilket Beløb med andre Ord direkte er gaaet med til at skaffe det daglige Brod til talrige danske Familier og altsaa har betydet en Indtægt for Landet lige saavel som Udbyttet. Naar dertil føjes, at saavel en Del af Havneudgifterne som Dele af Kommissioner, Ladningsudgifter og Vedligeholdelsesudgifter for Skibe og Maskiner samt Assurancer er Penge, der er lagt her i Landet, vil det ses, hvilken overordentlig Betydning for Landets Økonomi selv saa lille et Selskab som Heimdal har, og det er derfor dobbelt beklageligt, at Regeringen ved sin urimelige Beskatning i ganske uforståelig Grad vanskeliggør Udviklingen af Skibsfartserhvervet.

Da jeg fra Aktionærside er blevet gjort bekendt med, at der paa denne Generalforsamling vil blive rejst Kritik af de paa dette Regnskab, i Overensstemmelse med Selskabets Vedtægter, beregnede Tantiører til de Kommitterede, vil jeg til Orientering give nogle Tal fra tidligere Regnskaber, hvor Tantiøren ikke har været specificeret saaledes som i det nu aflagte.

For Aarene fra 1929 til 1938 inclusive, som inkluderer Rekordaaet 1937 og det særdeles gode Aar 1938, er der udbetalt til de Kommitterede i Honorar og Tantiører tilsammen 130,345 Kroner, medens der i samme Periode i Udbytte er betalt tilsammen 92 pCt. — altsaa gennemsnitlig 9,2 pCt. — med 680,000 Kroner, samtidig med at der af Aarens Overskud er anvendt 733,000 Kroner til Afskrivning paa Skibenes Kapitalkonto.

Det vil sige, at Aktionærerne, dels som Udbetaling, dels som Konsolidering, over disse ti Aar har faaet 1,413,000 Kroner, medens de Kommitterede har faaet 130,345 Kroner pr. Mand om Aaret.

Selskabet har solgt sit ældste og mindste Skib, S.S. »Askø«, som man har opnaaet en Pris af 16,000 Kr. kontant for, og man har kontraheret med Værftet i Helsingør for en Nybygning, som skal leveres i sidste Halvdel af Februar 1940. Skibet, der vil faa en D. W.-Tonnage af ca. 3,400 Tons, og som bliver udstyret med Helsingørs Compound Dampmaskine med Spildedamp turbine, faar en Fart af 12 Knob.

Om Udsigterne for Aaret 1939 er det meget vanskeligt at spaa. Fragtmarkedet i Øjeblikket ligger meget vanskeligt, men det har dog hidtil været muligt at skaffe Beskæftigelse til Skibene, saaledes at vi ikke har kendt til Oplægningsudgifter endnu i dette Aar, og rent personligt nærer jeg den Opfattelse, at man ogsaa i dette Aar vil kunne holde Skibene i Fart omend sandsynligvis til noget reducerede Fragter. Forbehold maa dog selvfølgelig tages overfor de mange ubekendte Størrelser, man i Skibsfartserhvervet maa regne med, ikke mindst med Henblik paa den internationale politiske Situation.

### MERINDTÆGTENS KATASTROFALE BETYDNING

Det af Bestyrelsen for Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Vendila« for 1938 vedtagne Regnskab udviser et Driftsoverskud paa 427,645 Kr., hvoraf gaar Oplægningsudgifter 73,972 Kr. Rest 353,673 Kr. Hertil kommer Kurs- og Renteindtægt 3447 Kroner.

Efter Fradrag af Kaplak, Omkostninger, ordinære Skatter, Havarier, Klassifikationer, vedtægtsmæssig Henlæggelse til Afskrivningsfond, 168,000 Kr., samt Forskel mellem Merindtægtsskat 444,025 Kr. og den fra 1937 overførte Saldo, 427,270 Kr., fremkommer en Debet-Saldo paa 265,196 Kr., der afskrives paa Ekstra-Reservefond.

Der er en meget betydelig Nedgang i Driftsoverskudet, der, som det vil ses, udgør 427,654 Kr. For 1937 var det tilsvarende Beløb næsten 3 Mill. Kr. Der skete da ogsaa sidste Aar en meget stærk Konsolidering, idet man foruden at give 12 pCt. Dividende, foretog Afskrivninger og Henlæggelser til ca. 1,5 Mill. Kr.

Af Regnskabsmeddelelsen ses, at der fra Drifts-

overskudet fragaar 73,972 Kr. til Oplægningsudgifter, hvilket illustrerer Mangelen paa lønnende Beskæftigelse i det forløbne Aar. Endvidere hæfter man sig ved, at Merindkomstskatten har været større end det overførte Beløb, og naar man tager Hensyn til, at Selskabet ifølge Vedtægterne skal henlægge 168,000 Kr. til Afskrivningsfond, og at Merindkomstskatten har andraget 444,025 Kr. overfor et overført Beløb paa 427,270 Kr., vil man se, at af den fremkomne Debet-saldo, 265,196 Kr., er det virkelige Underskud efter Afholdelse af Omkostninger, ordinære Skatter og Udgifter til Havarier ca. 80,000 Kr.

### BUNKERKULEKSPORTEN OG KULKARTELLET

Der er endnu mange Vanskeligheder at overvinde, inden det planlagte europæiske Kulkartel kan komme i Stand. Et af de vanskeligste Problemer synes i Øjeblikket at være Ordningen af Bunkerkul-eksporten indenfor det paatænkte Kartel.

»Economist« hævder i sit sidste Nummer, at Eksporten af Bunkerkul ikke reguleredes i den britisk-polske Kuloverenskomst. Med Hensyn til den internationale Kulhandels fortsatte Formindskning og til de strenge Importbestemmelser, som er indført af baade Frankrig, Belgien, Holland, Tyskland og Italien, omdirigerede de polske Kuleksportører en stadig større Del af deres Kuleksport til Bunkerkulhandelen. I 1938 solgte Polakkerne adskilligt flere Bunkerkul end i 1939. De britiske Kuleksportører protesterede ganske vist mod de Metoder, som de polske Interessenter anvendte, men det var øjensynlig uden Held. Englænderne er derfor nu meget ivrige efter at det nye Kulkartel ogsaa faar Kontrollen over Bunkerkulhandelen.

Bunkerkulstatistikken viser, at den britiske Andel i Verdens totale Eksport af Bunkerkul er sunket fra i Gennemsnit 75.3 pCt. i Aarene 1932—36 til 64.3 pCt. i 1937 og 61.1 pCt. i 1938. Den hollandske Andel øgedes samtidig fra 12 pCt. i Aarene 1932—36 til 17.5 pCt. i 1938 og den polske fra 2.6 pCt. i 1932—36 til 10.6 pCt. i 1938. Da samtidig den kuldrevne Tonnage forinindskedes og Brændselstekniken forbedredes blev Følgerne saa meget mere følelige for den britiske Bunkerkuleksport.

»Economist« mener, at disse sidstnævnte rent tekniske Aarsager spiller den vigtigste Rolle for Nedgangen af Englands Eksport af Bunkerkul, og mod denne Udvikling staar Kulhandelen naturligvis magtesløs. Bladet spørger dog, om de britiske Kulinteressenter ikke skal følge en Prispolitik, som ikke blot tillader at opretholde deres Afsætning, men ogsaa at forøge den.

### DE DANSKE KRIGSFORSIKRINGS-PRÆMIER

De urolige internationale Forhold har som tidligere domtalt foranlediget saavel de engelske som de norske Søassurandører til at foretage Forhøjelser af de gældende Krigsforsikringspræmier for Varer. De amerikanske Søassurandører skal nu have truffet Beslutning om at forhøje Varepræmierne for Krigsforsikring for Transporter fra U. S. A. og Canada til Europa med fra 50 til 300 pCt.

De danske Søassurandører har nu truffet Beslutning om at forhøje de paagældende Præmier, og det samme har de svenske Assurandører gjort.

De foretagne Forhøjelser, der er traadt i Kraft fra og med Mandag, andrager i enkelte Tilfælde op til 100 pCt., hvilket imidlertid ikke er egnet til at vække større Opmærksomhed, naar det drejer sig om en Forhøjelse fra f. Eks.  $\frac{1}{20}$  til  $\frac{1}{10}$  pCt., og det kan tilføjes, at der ikke er Tale om en generel Forhøjelse. Krigsforsikringspræmierne ligger med andre Ord stadig meget lavt, og de Præmier, som de danske Søassurandører herefter noterer, følger i videst mulig Udstrækning det samlede skandinaviske Markeds Noteringer.



## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Kornmarkederne har været noget livligere i den forløbne Uge, og specielt River Plate har været aktivt, idet ca. 15 Baade er sluttet til de nye Minimalrater for Positioner mellem Marts og Maj. Befragterne er stadig interesseret i handige Baade for Lastning indtil ultimo Maj. Til Destinationer uden for Minimalraterangen sluttedes en 7000 Tonne fra Bahia Blanca til Rio til 10/- for Marts Lastning, hvilket kan gentages for April, ligesom der stadig noteres Bahia Blanca/Callao April/Maj til 15/-. Der søges endvidere Tonnage fra n. a. Santa Fe til St. Lawrence for Linsæd til 18/-.

For enkelte af de øvrige Kornmarkeders Vedkommende har der nu fundet Reduktion Sted i Minimalraten, nemlig 1/- for Australien/hjem og 3d. pr. qr. fra South Atlantic og Gulf til Europa, hvorimod der ingen Reduktion har fundet Sted i St. Lawrence og Northern Range Skemaet. Denne Reduktion har hidtil været uden Virkning for Aktiviteten paa disse Markeder. Australien har kun vist Interesse for Hvede og/eller Mel til Shanghai og Nordkina. Flere Baade sluttedes for saadan Forretning til Minimalraten. Der synes at være en Smule mere Efterspørgsel efter Tonnage for Korn fra Golfen, men endnu da dette skrives, har der ikke fundet nogen Forretning Sted.

De oversøiske Markeder er iøvrigt meget stille, hvilket ifølge ledende engelske Mæglerfirmaers Mening skyldes den latente storpolitiske Spænding. Følgerne heraf er naturligvis, at der paa de forskellige Markeder efterhaanden ophobes en Masse disponibel Tonnage, og selv om Rederne udviser en beundringsværdig Modstandskraft mod Befragternes Forsøg paa at presse Raten ned, kan man desværre ikke komme uden om, at Tendensen i det store hele er afgjort svagere. Før eller senere maa Befragterne imidlertid genoptage Forretningerne, idet Lagrene jo efterhaanden tømmes, og det skulde ikke være udelukket, at man senere paa Aaret vil se bedre Rater.

Om de enkelte Markeder er der praktisk talt intet nyt at fortælle. Der sluttes Scrapjern fra Northern Range til Japan. Rateniveauet ligger uforandret omkring 19/- for Northern Range Lastning og 20/- for Gulf Lastning. Iøvrigt meddeles det, at Amerikanerne har solgt 150.000 tons scrap til U.K. for Afskibning i de næste 2/3 Maaneder. Der noteres enkelte Ordre, for hvilke der indikeres omkring 17/-. Basis 1 Lastehavn USNH til U.K., men hidtil har denne Rate ikke været af Interesse for Rederne.

Sukkermarkedet fra Vestindien til Europa er bemærkelsesværdigt støt. Der kan stadig opnaas 16/6d. for stor Tonnage fra Cuba, og omkring samme Rate for handige Baade fra San Domingo.

Pacifickystmarkedet er nærmest uforandret, maaske er Tonen en Kende bedre for den hjemgaaende Trade, idet der antagelig kan gennemføres 23/6d. paa f.i.o. Beligelser fra Br. Columbia til U.K. Transpacific Markedet viser kun ringe Interesse for Tonnage, hvorfor Raterne er noget vigende. Scrapjern er sluttet sidst til \$3.80.

Østens Markeder er stadig meget stille. Soyabønner sluttedes til den lavere Rate af 23/-, hvilket kan gentages. Ris fra Saigon kan sluttes til 25/6d., maaske 26/- for April/Maj Lastning. Iøvrigt er det mest bemærkelsesværdige Træk paa Østens Markeder den gode Efterspørgsel, der har været for Paddy fra Saigon til Forindien, men til Trods for godt Aftræk af Tonnage har det været umuligt at presse Raten op over 14/ Basis 4 Lossepladser Madraskysten/Mangalore Range.

De indiske Markeder er støtte. Der kan sluttes til 28/- fra Madraskysten og 25/6d. fra Karachi Siden. Iøvrigt er der sluttet en 7000 Tonne for Ilmenit fra Colachel til U.S. Gulf.

De europæiske Markeder slæber sig stadig af Sted. Der er ret god Efterspørgsel for nye Trælastordre, men rateuansigt set er det et sløjt Marked. De udgaaende Kulmarkeder er nærmest uforandrede. Der har været ret god Aktivitet til River Plate, og Rateniveauet ligger noget højere end i forrige Uge, idet enkelte Baade har opnaaet 11/6d. Basis Wales/Buenos Aires, ligesom Wales/Port Said-Alexandria ogsaa er 6d. mere værd end i forrige Uge. Det hjemgaaende Middelhavsmarked har ikke frembudt noget af speciel Interesse. Ogsaa i den forløbne Uge er der sluttet en Del Timecharter Forretning. Vest India Markedet var paa et givet Tidspunkt endog særdeles aktivt, og flere danske Baade sluttedes for 2/3 Maaneders Beskæftigelse til forholdsvis gunstige Rater. For 4000 Tonne betattes \$1.30 og for 5000 Tonne \$1.20. Af anden Timecharter Forretning skal nævnes 9500 tons Dieselskib Levering Japan via North Pacific, Tilbagelevering U.K. Cont., til 5/6d., 9,200 tons Dieselskib Levering New York Tilbagelevering Sydafrika \$1.65 og 8300 Tons Dieselskib Levering USNH Tilbagelevering U.K. Timecharter trip across \$1.75.

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Meldetjeneste ved Signalstationerne

Efter Anmodning fra Fyrdirektoratet skal man til Medlemmernes Efterretning nedenstaaende gengive en Bekendtgørelse vedrørende Signalstationer, som blandt andet omhandler Etableringen af en Meldetjeneste ved Signalstationerne, som vil træde i Kraft pr. 1. April d. A.

**Bekendtgørelse.** »Den 1. April d. A. overgaar de ved Fyrene Hammeren, Kronborg, Fornæs, Skagen, Hirtshals og Hanstholm værende Signalstationer fra Post- og Telegrafvæsenet til Marineministeriet (Fyr- og Vagervæsenet), og snarest herefter oprettes yderligere en Signalstation ved Drogden Fyr. Det nærmere Tidspunkt vil senere blive meddelt i »Efterretninger for Søfarende«.

Signalstationerne Drogden, Kronborg og Skagen vil være i Drift hele Døgnet, medens de øvrige fire Signalstationer kun vil være i Drift fra Solopgang til Solnedgang. Iøvrigt sker der ingen Forandring i selve Signaltjenestens Udørelse.

Samtidig oprettes ved Signalstationerne en Meldetjeneste, ved Hjælp af hvilken interesserede danske Firmaer m.v. mod Erlæggelse af et Gebyr kan erholde Melding om et Handelsskibs Passage af Signalstationen. Nærmere Oplysning om denne Meldetjeneste faas ved Henvendelse til Fyrdirektoratet, Overgaden o. Vandet 60, København K., Telefon Central 16230.«

### Oplægningerne

I sidste Uge, Tirsdag 21. Marts, var Oplægningstallet 33 Skibe med 41,060 Brutto Tons, Dødvægt 62,942. I denne Uge er Tallet 33 Skibe med 38,996 Brutto Tons, Dødvægt 59,797.

### Nordiske Domme i Søfartsanliggender

Nordisk Skibsrederforening ved Direktør J. Jantzen har udsendt sin 39. Aargang af »Nordiske Domme i Søfartsanliggender« i samme kendte og gedigne Udstyr. Foruden de sædvanlige Kommentarer, Domme, Sagsregister o. s. v. bringer Bogen en Række Artikler og Afhandlinger, nemlig: Arrest av Skibe i England af Lagmannsretssagfører Per Gram, Fautfrakt og interessekompensasjon, af Dr. Hans Ehlers i Hamburg, og Dispacchør Henrik Amelns Anmeldelse af Knauths: The American Law of Ocean Bills of Lading og Højesteretsadvokat Arne Ryghs Anmeldelse af Dr. jur. Sindballes: Dansk Søret. Der er saaledes en Rigdom af Stof her at tilegne sig, men ved Siden af er Bogen en uundværlig Haandbog og Oplagsbog for enhver, der har med skandinavisk Skibsfart

### Tsingtao aabnet for Handelsskibsfart

Den japanske Generalkonsul i Tsingtao har meddelt, at Yderhavnen i Tsingtao igen vil blive aabnet for international Handelsskibsfart den 25. Marts.

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Danmarks Skibsliste 1930

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt sin kendte, aarligt tilbagevendende Skibsliste i dets populære gule Omslag.

Danmarks Skibsliste 1939 bringer de sædvanlige nyttige Oplysninger om indenlandsk Signalisering, Kyst-Signal- og Radiostationer o.s.v., og flere andre oplysende Artikler og dermed selve Skibsregistret; der er delt i 3 Afdelinger. 1. Register over danske Krigsskibe, 2. Register over danske Regeringsskibe, militære Skibe medtaget, 3. Register over danske Handelsskibe. En nyttig og uundværlig Haandbog.

## Østasiatisk Kompagnis Generalforsamling

Det østasiatiske Kompagni afholdt forleden ordinær Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Bülow.

Bestyrelsens Formand, Hs. kgl. Højhed Prins Axel, henviste til den tidligere udsendte Beretning og Regnskabet, der har været offentliggjort, og anmodede om Decharge for Regnskabet med Godkendelse af det foreslaaede Udbytte paa 8 pCt.

Generalforsamlingen meddelte enstemmigt Decharge og genvalgte Prins Axel til Bestyrelsen. Ligeledes genvalgte Revisorerne: statsaut. Revisor Helge Andersen og statsaut. Revisor Frans Bruun samt Kaplajn F. Cramer.

## Burmeister & Wain

Burmeister & Wain har afholdt sin ordinære Generalforsamling. Formanden, Direktør Henry P. Lading, traadte tilbage og afløstes af Chefen for F. L. Smidth & Co., Ingeniør Gunnar Larsen.

Højesteretssagfører Steglich-Petersen var Dirigent.

Formanden, Direktør Lading, aflagde Beretningen, der tidligere har været omtalt. Generalforsamlingen forløb meget stillfærdigt, og der rettedes fra alle Sider en Tak til Ledelsen for vel udført Arbejde.

## Det forenede Bugsererselskab

Det forenede Bugsererselskab har holdt Generalforsamling. Formanden, Overretssagfører Paul G. Cohn, udtalte i sin Beretning, at Beskæftigelsen har været i nogen Stigning baade med Hensyn til Bugsering og Vandforsyning, og at 1938 har været mere tilfredsstillende end 1937. Driften har atter givet et Overskud paa Højde med 1936. Beskæftigelsen har i saavel Bugsering som Vandforsyning været i nogen Stigning.

Den 9. April indtraf den sørgelige Begivenhed, at Selskabets Bugserbaad »Sleipner« sank under Slæbning i Frihavnen. Selskabet beklager dybt, at Maskinmester Sinius Hermansen og Matros Viggo Larsen, to udmærkede og veltjente Funktionærer, herved led Døden. Baaden, der blev hævlet, søgte Selskabet i de kommende Maaneder at afhænde, uden at det var muligt overhovedet at faa noget Bud, og den blev derfor solgt til Ophugning.

Selskabets Nybygning »Gorm« indgik i Driften 1. Juni 1938. Overskudet andrager 176.817 Kr., inkl. en Overførsel paa 2.466 Kr. Aktionærerne faa 10 pCt. i Udbytte.

## Stabelafløbning

I Torsdag foregik under højtidelige Former en Stabelafløbning hos Burmeister & Wain. Det var Nybygning 647, der bygges til A/S Prinsdal, Rederiet Moltzau & Christensen, Oslo. Skibet er konstrueret til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum, men kan ogsaa medføre et begrænset Antal Passagerer.

Kølelasternes totale Rumfang er ca. 160,000 Kubikfod. Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde 315' 0", Brede 45' 6", Dybde til øverste Dæk 28' 10", Bæreevne ca. 2,400 Tons.

Skibet bygges til Norsk Vertias' højeste Klasse 1A1\* RMC\* og er forsynet med en to-takt, enkelt-virkende Hoved-Dieselmotor, der udvikler ca. 4,200 I.H.K. ved 165 O/M. Skibets Hastighed bliver ca. 16 Knob.

Det nye Skib, der har moderne faldende Stævn og Krydserhæk, er en speciel Type Frugtbaad, som B. & W. med Held har udviklet i de senere Aar. Burmeister & Wain har allerede leveret 3 Baade af samme Type til Frankrig, og den nye Baad, der nu skal løbe af Stabelen, er den 3., Værftet har bygget for Norge.

Det nye Skib er i de sidste Dage solgt af Rederiet Moltzau & Christensen til det tyske Rederi H. Schuldt, Hamburg, og fik Navnet »Ahrensburg«.

Søsætningen foregik fra Refshaleøen og forløb glat. Begivenheden havde samlet Gæster fra Skandinavien og Tyskland, bl. a. Skibsreder Moltzau med Frue, Oslo, Skibsreder Lorentzen, Oslo, Ingeniør Fred. Christensen, Oslo, Ingeniør Erling Røsholm med Frue, Oslo, Skibsreder Ahrens, Hamburg, og den stedlige Repræsentant for Norske Veritas, Ingeniør A. Bork, samt Direktørerne, Ingeniør C. A. Møller og Dithmer, Burmeister & Wain.

Fru Reidun Moltzau døbte Skibet, og Skibsreder Ahrens modtog for sit Rederi Værftets Lykønskninger.

Burmeister & Wains administrerende Direktør, Ingeniør C. A. Møller, udtalte Haabet om, at det søsatte Skib maatte bringe Held for alle de tre Lande, der har haft med det at gøre.

## K. B. Paaskeøl

I vore Højtidsskikke er vi alle mere eller mindre traditionsbundne. En af de gode, gamle Traditioner er at sætte KB Paaskeøl paa Bordet. Gennem 13 Aar har »Kongens Bryghus« udsendt en særlig fyldig Hvidtølstype til Paasken. Dets Succes bliver større Aar for Aar — alle kan lide det, baade Børn og Voksne, og dette Aars Paaskeøl, der i disse Dage er kommet i Handelen, er lige saa fyldigt og velsmagende som de foregaaende Aars.

## Mulighed for Fragt-Bedring?

Paa Dampskibsselskabet Pacifics Generalforsamling udtalte Skibsreder L. R. Schmith i sin Beretning, at det er vanskeligt at udtale sig om Udsigterne for dette Aar. Fragterne er i Øjeblikket meget daarlige, og Selskabet har derfor to Baade oplagt. Man haaber dog, at Fragterne vil bedre sig senere paa Aaret, men de uforholdsmæssige høje Skatter og andre Fordringer, der stilles til den danske Skibsfart, gør det vanskeligere og vanskeligere at konkurrere med andre Nationers Rederier.

Da Aktieselskabsregistret af formelle Grunde ikke har villet anerkende den tidligere vedtagne Bemyndigelse til Bestyrelsen til at udvide Selskabets Aktiekapital med 600,000 Kr., blev Forslaget herom vedtaget paany.

## D.D.P.A.

Bestyrelsen for Det Danske Petroleums Aktieselskab har vedtaget at foreslaa Selskabets aarlige Generalforsamling, der afholdes Lørdag den 1. April, af Aarets Overskud at udbetale et Udbytte paa 10 pCt., stammende fra Selskabets Varehandel, samt en Bonus paa 5 pCt., stammende fra Fortjeneste paa Selskabets Skibe i udenrigsk Fart.

Bestyrelsen har endvidere vedtaget i Tilslutning til den aarlige Generalforsamling at indkalde til en særlig Generalforsamling i Anledning af Selskabets 50-Aars Jubilæum, hvor Bestyrelsen vil foreslaa at give Aktionærerne en halv Friaktie.

D. D. P. A.'s Aktie-Udbytte er det samme som for de foregaaende tre Aar. Selskabets Aktie-Kapital er i Øjeblikket 13,6 Mill. Kr. Den var oprindeligt 1 Mill. Kr., men udvidedes efterhaanden til 27,2 Mill. Kr.; i 1933 blev den ved Udbetaling nedbragt til det nuværende Beløb, altsaa halveret, og den vil nu ved Friaktie-Udstedelsen vokse med 6,8 Mill. Kr. til 20,4 Mill. Kr.

## Aalborg Værft

Aktieselskabet Aalborg Værft har holdt Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Skibsreder Knud Lauritzen, aflagde Beretning. Beskæftigelsen har i 1938 været stigende og nogenlunde stabil, hvilket hovedsagelig skyldes en regelmæssig Tilgang af Reparationsarbejde, medens Beskæftigelsen for Nybygningsarbejde har været ret svingende. I Aarets Løb er repareret ialt 258 Skibe, hvoraf de 60 var udenlandske. Der blev dokket 90 Skibe med en samlet Brutto Tonnage af 115,415 Tons. Der fuldførtes 3 Skibs-Nybygninger. Af andre større Arbejder kan nævnes en Række Tankanlæg i Finland med en samlet Kapacitet paa 21 Millioner Liter. Ved Udgangen af Beretningsaaret havde Værftet Ordre paa 6 nye Skibe.

Regnskabet balancerer med 1,715,478 Kr. Da Værftets Udbedring og Modernisering ogsaa fremover vil kræve betydelige Beløb, vedtog Generalforsamlingen efter at have godkendt Beretning og Regnskab enstemmigt at følge Bestyrelsens Forslag om, at der af Aarets Driftsoverskud, 155,566 Kr., og det fra forrige Aar overførte Beløb, 88,878 Kr., ialt 244,444 Kr., henlægges 25,000 Kr. til lovmæssig Reservefond og 75,000 Kr. til ekstraordinær Reservefond, medens Restbeløbet, 144,444 Kr., overføres til 1939.

Til Slut udtalte Skibsreder Knud Lauritzen en Tak til alle, der var knyttet til Værftet, for dygtigt Arbejde.

## Storstillet Gave til B. & W.'s Arbejdere fra norske Skibsredere

Det norske Rederi Sigurd Herlofson & Co. har efter Overtagelsen af m.s. »Herstein«, som Udtryk for sin Tilfredshed og som Paaskønnelse af godt udført Arbejde, skænket et større Pengebeløb (Kr. 2,500) til B. & W.'s Arbejdere. Beløbet er i Overensstemmelse med Rederiets Ønske stillet til Raadighed for Arbejdernes Hjælpfond.

Det er anden Gang i Løbet af ganske kort Tid, B. & W.'s Arbejdere har modtaget et saa synligt Bevis for Paaskønnelse fra Norge, idet ogsaa Rederiet Leif Høegh & Co. ved Søsætning af m.s. »Høegh Silvercrest« (der forøvrigt er det 4. Skib, B. & W. har bygget for Rederiet) med Tak for vel udført Arbejde tilstillede Værftets Arbejdere en større konstant Sum (Kr. 5,000), som ligeledes er blevet givet til Arbejdernes Hjælpfond.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortæet fra Side 154.

SVENDBORG

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551**PERSONALIA****50 Aar**

Underdirektør i D.F.D.S. *H. G. Garde* fylder 1. April 50 Aar.

Direktør *Garde*, der er overordentlig vellidt i de vide Krese, han i sin Stilling som Leder af Selskabets Passagerafdeling staar i Forbindelse med, var oprindelig Søofficer. Siden var han ansat paa Helsingør Jernskibsværft og kom i 1919 til D.F.D.S., hvor han blev Direktionssekretær. I 1935 udnævntes han til Prokurist i Selskabet og Aaret efter til Underdirektør.

Paa mangfoldige Omraader er Direktør *Gardes* Arbejdskraft taget i Brug. Han er saaledes Medstifter af og Kommitteret i Dansk Radio A/S, og interesseret i alt vedrørende Radioen; han deltog bl. a. som Skibsfartens Delegerede i den internationale Radiofoni Konference i Madrid 1932 og som Søfartsministeriets Delegerede i Radiokonferencen i Luzern i 1933. En dygtig og elskværdig Mand, der paa sin 50 Aarsdag sikkert vil erfare, hvor afholdt han er i vide Krese.

Direktør for »Agence Maritime Belgo-Danoise« i Antwerpen, D. F. D. S. s. belgiske Datterselskab, *Aage Johansen* fylder 1. April 50 Aar.

Direktør *Johansen* kom ind i D. F. D. S. som 16aarig, og i over 25 Aar har han opholdt sig i Udlandet for Selskabet, først i Bordeaux og fra 1924 i Belgien. Ved Verdensudstillingen i 1930 var Direktør *Johansen* Vicegeneral-kommissær for Danmark, og bestandig har han været

sit Selskabs og i det hele taget Danmarks Interesser paa den smukkeste og værdigste Maade.

**60 Aar**

Skibsreder *O. J. Eskildsen* fyldte Lørdag 60 Aar. Han har faaet sin Uddannelse i Skibsmæglerfirmaer i København, Riga, Libau og Petrograd og blev knap 30 Aar gammel Chef for Nordisk Dampskibs-Selskab i Libau. Fra 1915 til 1924 var *Eskildsen* korresponderende Reder for Dampskibsselskabet Atlanterhavet og Sejlskibsrederiet Hippalos og fra 1924 til 1932 for Dampskibsselskabet Botnia. Skibsreder *Eskildsen* driver nu Befragtnings-, Kommissions- og Assurancefirmaet *O. J. Eskildsen & Co.*

**70 Aar**

Skibsmægler *M. O. Plum*, Rønne, fyldte i Onsdags 70 Aar. I sin Ungdom for han til Søs, fra 1905 til 1918 som Fører af »Clara Maria« af Rønne, men efter Krigen gik han i Land og oprettede sammen med afdøde Mægler *Møller* Skibsmæglerfirmaet *Plum & Møller*.

**BEKENDTGØRELSE****Til Bemanding**

af udenlandske Damptrawlere i Nordsøen søges indtil 200 Søfolk og Fiskere, helst ugifte. Andel i Udbytte og fast Løn. — Nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse i Bül. m. r. 9347 til Sylvester Hvid, Frederiksberggade 21, København K.

**POSITIONSLISTE PR. 28. MARTS 1939****A**

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Sagua la Grande 24.3.  
s.s. *Aase* ank. Lisbon 11.3.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Bombay 16.3.  
s.s. *Absalon* ank. Zeebrügge 22.3.  
m.s. *African Reefer* afg. Buenos Aires 13.3.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, ank. Kbhvn. 19.3.  
s.s. *Agnete* pass. Gibraltar 19.3. p. R. t. Marseilles.  
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Frederikshavn 23.3.  
s.s. *Alabama* afg. Rio 25.3. til Madeira.  
s.s. *Alf* afg. Danzig 22.3. til Ostende.  
s.s. *Alfa* afg. Aalborg 23.3.  
s.s. *Algarve* ank. Nemours 27.3.  
s.s. *Algiers* afg. Neapel 27.3. til Palermo.  
m.s. *Almena* afg. Port Said 13.3. til Jaffa.  
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Aden til Colombo 25.3. udg.  
s.s. *Allsund*, Hansen, ank. New York 24.3.  
m.s. *American Reefer* pass. Cristobal 19.3.  
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Aarhus 27.3. hjg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Dakar 12.3.  
s.s. *Anna* ank. Seaham 23.3.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Yokohama 24.3.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Yawata 18.3. udg.  
s.s. *Anne* afg. Alexandria 8.3. til Jaffa.  
m.s. *Argentina* afg. Lissabon 19.3. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona* afg. Kbhvn. 18.3. til River Plate.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Danzig 16.3.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. 43° 30' N., 153° 40' Ø. 26.3. p. R. t. Shanghai.  
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Kap Det Gode Haab p. R. t. Freemantle 28.3. udg.  
s.s. *Aslaug* ank. Tripoli (Syrien) 26.2.  
m.s. *Asnæs* pass. Thyborøn 25.3.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Astoria Ore 26.3.  
s.s. *Astra* ank. Hampton Rds. 23.3.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. St. Lucia 21.1. til Santiago de Cuba.  
m.s. *Australian Reefer* afg. Haifa 23.3.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Hamburg til Sydney 28.3. udg.  
s.s. *Avance* oplagt.

**B**

s.s. *Belgien* pass. Helsingør 24.3. sydg.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Tripolis 19.3.  
s.s. *Betta* afg. Catania 21.3.  
s.s. *Bergenhus* afg. Stavanger 26.3. til Kbhvn.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Bes* pass. Hook of Holland 25.3.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Port of Spain 22.3.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. 1530 m. fra Dover 26.3.  
s.s. *Birgitte* afg. Haifa 11.3. til London.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, ank. Baltimore.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Bonita*, Farup, ank. Nicolaieff 26.3.  
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Kbhvn. 22.3.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Rotterdam 25.3.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 25.3.  
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Cristobal 20.3.  
s.s. *Brasilien* ank. Buenos Aires 28.3.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Buenos Aires 20.3.  
s.s. *Britta* ank. Wolgast 10.3.  
s.s. *Broholm* afg. Haifa 20.3. til Antwerpen.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 39,04° N., 53,37° W. 26.3. p. R. t. Charleston, S.C.  
s.s. *Brynhild* ank. Santos 23.3.

**C**

m.s. *California* ank. Oslo 25.3.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Puerto Armuelles 28.3. udg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Cristobal 20.3.  
s.s. *Carmen* afg. Zeebrügge 22.3.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 5.3.  
s.s. *Charkow* ank. Antwerpen 28.3.  
m.s. *Chastine Mærsk* ank. New York 23.3.  
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Southampton til London 28.3. hjg.  
m.s. *Chilean Reefer* afg. San Francisco 21.3.  
s.s. *Christiansborg* afg. Ardrossan 23.3.  
m.s. *Chr. Holm* ank. Ellesmere Port 30. eller 31.3.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. St. Lucia 22.3. til Philadelphia.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Buenos Aires 8.3.  
s.s. *Cimbria*, Lund, i Dok i Aalborg.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Horsens 22.3. til Lybæk.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt i Kbhvn.  
m.s. *Columbia*, Broner, afg. Yokohama 24.3.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28.3.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	30,00
NEWYORK.....	479 50	AMSTERDAM.....	254 65
BERLIN.....	192,10	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	80 65	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	107,80	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,40	WARSAWA.....	90,85

s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Alexandria 23.3.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Huelva 27.3.

## D

s.s. *Dagmar* afg. Barry 23.3.  
s.s. *Dagmar* ank. London 28.3.  
s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 23.3.  
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Reykjavik 22.3.  
m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Leghorn til Port Said 28.3. udg.  
m.s. *Danmark* ank. Baytown 1.4.  
s.s. *Delaware* afg. New York 25.3. til Oslo.  
s.s. *Douro* afg. Hamburg 29.3. til Kbhvn.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Kingston (Ja.) 16.3.  
s.s. *Ebro* afg. Cadiz 27.3. til Lissabon.  
s.s. *Edv. Nissen* ank. Helsingør 22.3.  
s.s. *Efte Mærsk* ank. Oslo 24.3.  
s.s. *Egholm* ank. Kbhvn. 24.3.  
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 13.3.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Tenerife 21.3.  
s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Huelva 22.3.  
s.s. *Elisabeth* ank. Sarpsborg 22.3.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Port Said 17.3.  
s.s. *Ellen* oplagt.  
s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 5.2.  
s.s. *Else* pass. Dover 19.3.  
s.s. *Emanuel*, oplagt i Marstal.  
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Macoris 21.3.  
m.s. *Enma Mærsk* ank. San Pedro 24.3.  
s.s. *Energi*, oplagt i Marstal.  
s.s. *England*, Stengade, afg. Grangemouth 25.3. til Fredericia.  
s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
s.s. *Erik Boye* pass. Azorerne 12.3. p. R. t. St. Thomas.  
s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
s.s. *Erna* afg. Fredericia 23.3.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Vancouver 25.3. udg.  
s.s. *Ester* afg. Palæstina 17.3.  
s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, oplagt i Svendborg.  
s.s. *Estrid* afg. Haifa 12.3. til Liverpool.  
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Kingston til St. Thomas 28.3. hjg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, oplagt.  
s.s. *Finland* afg. Burntisland 22.3. til Aabenraa.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Singapore 27.3. hjg.  
s.s. *Flynderborg* ank. Tunis 21.3.  
s.s. *Frankrig* ank. Aalborg for Rep. 17.3.  
s.s. *Fredensborg* afg. Sevilla 24.3.  
s.s. *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 9.2.  
s.s. *Freya* lossen i Kbhvn. 27.3.  
s.s. *Frida* ank. New York 15.3.  
s.s. *Frode* afg. Neufahrwasser 23.3. til Gulfen.  
s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 6.3. til Gulfen.  
s.s. *Gerd* ank. Palermo 21.3.  
s.s. *Gerda* afg. Palermo 22.3.  
s.s. *Gerda Toft* pass. Finisterre 23.3.  
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Panama 19.3.  
s.s. *Gorm* afg. New York 21.3. til Oslo.  
s.s. *Grete* ank. Haifa 21.3.  
m.s. *Grete Mærsk* ank. Los Angeles 24.3.  
s.s. *Grønland*, Fischer, oplagt i Kbhvn.  
s.s. *Gudena* ank. Akraes 22.3.  
s.s. *Gudrun* pass. Ushant 11.3. p. R. t. Dakar.  
m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Rotterdam 24.3.  
s.s. *Gunhild* pass. Dunnet Hd. 22.3. østg.  
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Port Said 18.3.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 7.3. til Swatow.  
s.s. *Gyda* ank. Gibraltar 19.3. p. R. t. Southampton.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, oplagt i Marstal.  
s.s. *Halland*, Andersen, oplagt i Svendborg.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 27.3.  
s.s. *Halfdan* ank. Dunkirk 26.3.  
s.s. *Hanne* afg. Grangemouth 15.3. til Saksøbing.  
s.s. *Hans Broge* pass. Skagen 21.3. vestg.  
s.s. *Hans*, From, pass. Helsingør 28.3.

s.s. *Hans Mærsk* afg. Port of Spain 14.3.  
s.s. *Harald* ank. Liverpool 23.3.  
s.s. *Harriet* afg. Danzig 22.3.  
s.s. *Helene* pass. Helsingør 21.3.  
s.s. *Helga* afg. Iquique 20.3.  
m.s. *Helvig* afg. Haifa 21.3.  
m.s. *Henning Mærsk* afg. Tampico 8.3.  
s.s. *Henry Tegner* pass. Flamboro Hd. 24.3. nordg.  
m.s. *Herdis* afg. Las Palmas 12.3. til Liverpool.  
s.s. *Hilde* afg. Gdynia 14.3. til Hobro.  
s.s. *Hindsholm* afg. Esbjerg forv. 28.3. til Kbhvn.  
s.s. *Holland* afg. Aalborg 22.3.  
s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 27.3.  
m.s. *Iluda Mærsk* afg. Yokohama 23.3.

## I

m.s. *India*, Krarup, afg. Saigon til Singapore 28.3. hjg.  
s.s. *Inga* oplagt i Kbhvn.  
s.s. *Ingeborg S.* pass. Dungeness 17.3. p. R. t. Casablanca.  
s.s. *Inger* afg. Garston 22.3.  
s.s. *Inger Toft* pass. Chang 27.3.  
s.s. *Irene Maria*, Liisberg, ank. Lake Charles 23.3.  
m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Para 24.3.  
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Methil 25.3. til Kbhvn.  
s.s. *Ivar* ank. New York 24.3.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 26.3.  
s.s. *Jakob Mærsk* ank. Casablanca 23.3.  
m.s. *Jane Mærsk* afg. Tampico 15.3.  
m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Yokohama 26.3. udg.  
s.s. *Jenny* ank. Antwerpen 23.3.  
s.s. *Jessie Mærsk* afg. Nørresundby 25.3.  
s.s. *Johanne* ank. Kotka 23.3.  
s.s. *Johannes Mærsk* ank. Fredericia 23.3.  
s.s. *Jolantha Dok* i Kbhvn.  
s.s. *Jonna* afg. Le Havre 22.3.  
s.s. *Juliane* oplagt.  
m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Colombo til Aden 28.3. hjg.  
s.s. *Jutta* pass. Malta 19.3.  
s.s. *Jytte* ank. Fredericia 13.3.  
s.s. *Jægersborg* ank. Aalborg 24.3.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Aalborg 27.3.  
s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. New York 23.3.  
s.s. *Karen* oplagt.  
s.s. *Karen Toft* ligger i Helsingør.  
s.s. *Karla* afg. Alexandria 18.3.  
s.s. *Katholm* afg. Danzig forv. 28.3. til Kbhvn.  
m.s. *Katrine Mærsk* ank. Abadan 23.3.  
s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Liverpool 24.3. til Glasgow.  
s.s. *Kentucky* i Dok i Frederikshavn siden 22.2.  
m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Penang til Singapore 27.3. udg.  
s.s. *Kirsten* ank. Goole 18.3.  
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Ismidt 23.3.  
s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, oplagt i Randers.  
s.s. *Knud* afg. Kbhvn. 23.3. til Manchester.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
s.s. *Knud Villemoes* afg. Sunderland 23.3. til Esbjerg.  
s.s. *Knut* afg. Sete 21.3. til Liverpool.  
s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 15.3.  
m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Gibraltar p. R. t. London 28.3. hjg.  
s.s. *Lars Kruse* afg. Freetown 22.3. til Rouen.  
s.s. *Laura* afg. Cardiff 22.3.  
m.s. *Laura Mærsk* ank. New York 23.3.  
m.s. *Leise Mærsk* ank. Kosichang 19.3.  
s.s. *Lica Mærsk* ank. Shanghai 21.3.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Baltimore 7.3.  
s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
s.s. *Lillian* ank. Sete 20.3.  
s.s. *Lily* afg. Port de Bouc 16.3.  
s.s. *Linda* afg. Cardiff 19.3.  
s.s. *London*, Hansen, oplagt i Kbhvn.  
s.s. *Lotta* afg. Haifa 19.3.  
s.s. *Lotte* afg. Zeebrügge 22.3. til Aalborg.  
m.s. *Louisiana* afg. Göteborg 15.3. til River Plate.  
m.s. *Lundby* ventes til Kbhvn. 29.3. for Dokning.

## M

s.s. *M. C. Holm* ank. Cardiff 18.3.  
s.s. *Magnus* afg. La Pallice 25.3. til Havre og Bordeaux.  
s.s. *Maja* afg. Bowater 23.3.  
m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Kobe til Shanghai 28.3. hjg.  
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Cadiz 23.3.  
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Manila 24.3.  
s.s. *Margit*, Johansen, pass. Guantanamo 26.3. p.R.t. Cardenas.  
s.s. *Margrete* ank. London 21.3.  
s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 28.3.  
s.s. *Maria* pass. Finisterre 22.3.

s.s. *Marianne* ank. London 24.3.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Teneriffe 14.3.  
 s.s. *Marie Toft* ank. Gdynia 27.3.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Newcastle 18.3.  
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 19.3.  
 m.s. *Marocco* afg. Kbhvn. 28.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Portland 16.3.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Kalundborg 22.3.  
 s.s. *Marx* afg. Ghent 22.3. til Gdynia.  
 s.s. *Maryland* ank. Rosario 23.3.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Batoum 13.3.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Bangkok 22.3.  
 s.s. *Minsk* afg. Antwerpen 24.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Mercur* oplagt.  
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Hongkong 26.2. til Bangkok.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 23.3. til Rotterdam.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, oplagt i Marstal.  
 s.s. *Najaden* ank. Stockholm 22.3.  
 s.s. *Nancy* ank. Rotterdam 22.3.  
 s.s. *Nerma* afg. Gdynia 23.3.  
 s.s. *Nevada* ank. Frederikshavn 24.3.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Wakamatsu 21.3.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Panama 23.3.  
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.  
 s.s. *Niobe* afg. Boston 22.3.  
 s.s. *Norco* oplagt.  
 m.s. *Nordbo* ank. Boston 14.3. p. R. t. New York.  
 s.s. *Nordborg* pass. Finisterre 25.3.  
 s.s. *Nordby* afg. Danzig 22.3. til London.  
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 14.3. til Kobe.  
 m.s. *Nordfarer* afg. New York 22.3. til Rio de Janeiro.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Antwerpen 14.3.  
 m.s. *Nordhval* ank. Moji 22.2. p. R. t. New York.  
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 17.3. til Buenos Aires.  
 s.s. *Nordlys* afg. Tocopilla 15.3. til Panama.  
 m.s. *Nordpol* pass. Brunsbüttel 3.3. p. R. t. U.S.A.  
 m.s. *Nordvest* afg. Shanghai 17.3. til Saigon.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. New York 25.3.

**O**

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 28.3.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* ank. Las Palmas 12.3. p. R. t. Palestina.  
 s.s. *Olaf* ank. Middelfart 28.3.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Antwerpen 23.3.  
 m.s. *Olympia*, Lorentzen, afg. Liverpool 18.3.  
 m.s. *Oregon* afg. Pernambuco 24.3. til Madeira.  
 s.s. *Orion* afg. Hantsport 20.3. til Chester (Pa.).  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Kbhvn. 24.3. til Boness.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Helsingør 24.3. for Rep.  
 s.s. *Ove Toft* ank. Huelva 23.3.

**P**

s.s. *P. Madsen* afg. Abonema 22.3.  
 s.s. *P. N. Damun* pass. Azorerne 12.3. p. R. t. St. Thomas.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Port Said for Tel-Aviv 26.3. hjg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 26.3. til Gdynia.  
 s.s. *Paula* ank. Tel-Aviv 21.3.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Kobe 21.3. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Baltimore 23.3.  
 s.s. *Pia* pass. Flushing 24.3.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Frederikshavn 25.3. til Goole'

**R**

m.s. *Ragnhild* afg. New York 22.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Randa* afg. Palma 22.3.  
 s.s. *Riga* afg. Hull 29.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Rigmor* ank. Sandnæs 21.3.  
 s.s. *Rikke* afg. Zeebrugge 24.3. til Huelva.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 29.3. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Antwerpen 23.3.  
 s.s. *Robert* afg. Sfax 18.3.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Glasgow 16.3.  
 s.s. *Rosenborg* afg. Fredericia 27.3.

**S**

s.s. *Saga* afg. Skien forv. 28.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Pisco 22.3.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Flatey 25.3.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, i Dok i Svendborg.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Kbhvn. 25.3. til Derwenthaugh.

s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 26.3.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Harbour Breton 22.3.  
 m.s. *Selandia*, Væring, pass. Ushant p. R. t. Marseilles 28.3. udg.  
 s.s. *Selma* pass. Ushant 17.3.  
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 21.3.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Beyrouth for Antwerpen 24.3. hjg.  
 s.s. *Sicilien* afg. Haifa 26.3. til Rotterdam.  
 s.s. *Signe* pass. Skagen 21.3. p. R. t. Lybæk.  
 s.s. *Sigrid* pass. Gibraltar 18.3. p. R. t. Bastia.  
 s.s. *Sigrun* Dok i Aalborg.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Nizza 24.3.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt i Aalborg.  
 s.s. *Skagen* ank. Danzig 28.3.  
 s.s. *Skagerak* pass. Dungeness 16.3. p. R. t. Nizza.  
 s.s. *Skandia* ank. Fowey 30.3.  
 s.s. *Skjold* ank. Riga 27.3.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 29.3. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Port Leixoes 10.3.  
 s.s. *Sophie* afg. Hirtshals 19.3.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Safi 17.3.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 28.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 39° N. — 47° W. 23.3. p.R.t. Casablanca.  
 s.s. *Stella* afg. Haifa 21.3.  
 m.s. *Stensby* i Dok i Frederikshavn siden 10.3.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Osaka 25.3.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Methil 24.3.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Kalundborg 24.3.  
 s.s. *Svanhild* ank. Gdynia 27.3.  
 s.s. *Svanholm* ank. Alexandria 28.3.  
 s.s. *Svava* afg. Korsør forv. 28.3. til Randers og Antwerpen.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Halifax 21.3. til Bermuda.  
 s.s. *Soborg* ank. Bilbao 20.3.

**T**

s.s. *Taurnholm* afg. Swansea 27.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. afg. Shanghai 28.3.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Kobe 25.3.  
 s.s. *Tanja* pass. Dungeness 22.3.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Stettin 29.3.  
 s.s. *Tekla* ank. Dakar 14.3.  
 s.s. *Tennessee* ank. Gdynia 27.3.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Las Palmas 23.3. til Barcelona.  
 s.s. *Tomsk* afg. Algier 23.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Tonny*, Schroder, oplagt Kbhvn.  
 s.s. *Tove* solgt til Italien.  
 s.s. *Tovell*, Evers, afg. San Juan 26.3.  
 s.s. *Transporter* ank. Methil 16.3.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Fredericia 29.3.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 27.3. nordover.  
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 22.3. til Algier.  
 m.s. *Tunis* ank. Esbjerg 27.3.  
 m.s. *Tureby* afg. New York 11.3. til Rio, Santos og Buenos Aires.

**U**

s.s. *Uffe* afg. forv. Antwerpen 28.3. til Kbhvn., Aarhus, Horsens og Aalborg.  
 s.s. *Ulla* afg. Santos 23.3.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Bizerta 24.3.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Boston 22.3.

**V**

s.s. *Valborg* afg. Casablanca 13.3. til London.  
 s.s. *Vendia*, Lund, i Dok i Helsingør.  
 s.s. *Venus* pass. Dungeness 22.3. p. R. t. San Juan, Porto Rico.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 22.3.  
 s.s. *Viborg* ank. Danzig 27.3.  
 s.s. *Viola* ank. Alexandria 20.3.  
 s.s. *Virginia* afg. Buenos Aires 25.3. til Santos.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

**W**

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capetown 24.3.  
 s.s. *With*, Colding lossen i Kbhvn. 27.3.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Aalborg 23.3.

**Y**

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 28.3. til Aalborg og Aarhus.

**Ø**

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 1.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.  
 Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — 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.

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET  
**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmøld"  
 Amaliegade 36

**„JOHN CRANE“ Pakning**

Maskinmesterens bedste Ven.

Viggo Petersen,  København K.  
 Chr. d. 9.s Gade 3. Telf. Central 3664 & 13964

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“  
**L. R. SCHMITH**  
 Korresponderende Reder

**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK  
 TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1403  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

**KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB**

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVRDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLEDNING  
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**HERSKIND & WULFF**

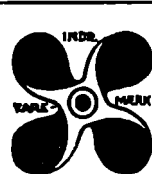
AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olie — H &amp; W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

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

Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.

Det populære  
 Jar

TUBORG LAGER ØL  
 TUBORG PILSNER

**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams /  
Vinkaco**ROTTERDAM**Telephones:  
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
 IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 29. Marts 1939.

Nr. 13.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 9 A (Foreløbig Udgave). *Grønlands Vestkyst. Indløbet til Færingerhavnen.* Maalestok: 1 : 40 000. *Færingerhavnen.* Maalestok: 1 : 5 500. Pris: Kr. 3,00.

## I. Østersøen.

947. Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Oplysning om Dybde.  
Dybden i Indsejlingen til *Rødby* Havn er nu 4 m, og fremtidig vil kun denne Dybde blive vedligeholdt.  
c. 54° 39' N. 11° 21' E.  
(E. f. S. Nr. 1/3 1939. Kort Nr. 292 og 298. Danske Løds, Side 397. Havneløds, Side 170.)
948. Sverige. Arkö—Mem. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/812. Stockholm 1939.)  
*Stegeborg* Fyr paa c. 58° 27' N. 16° 36' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 3/173 1939.)
949. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Tröskeln Lystønde midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 12/810. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Tröskeln* paa c. 59° 40' N. 19° 50' E. er for Tiden inddraget.
950. Sverige. Södra Kvarken. Märketskallen Klokketønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 12/809. Stockholm 1939.)  
Klokketønden *Märketskallen* paa c. 60° 19' N. 19° 05' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 3/176 1939.)
951. Sverige. Bottniske Bugt. Argos grund Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 12/808. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Argos grund* paa c. 60° 38' N. 18° 22' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 5/324 1939.)

952. Sverige. Bottniske Bugt. Gävleleden. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 12/807. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er atter ndlagt paa Station:  
*Heros grund* c.  $60^{\circ} 43' N.$   $17^{\circ} 17' E.$  *Mellanskansrännan. Bomhusgrundet. Sörgrundet.*  
(E. f. S. Nr. 1/11 1939.)
953. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 8/270. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Korsö* c.  $63^{\circ} 11' N.$   $21^{\circ} 09' E.$  *Tjärnbådan. Gåsgrund.*  
(E. f. S. Nr. 6/400 1939.)
954. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 8/268. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Dersiskärsgrund* c.  $63^{\circ} 04' N.$   $20^{\circ} 49' E.$  *Rönnskärsbådan. Djupskär. Lilla Svartbådan. Lillsand. Medelbådan. Veckargrund. Norrgrynnan övre og nedre. Fågelskär. Storhästen. Nagelprick.*  
(E. f. S. Nr. 4/249 1939.)
955. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Unsikaupunki (Nystad). Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 8/269. Helsingfors 1939.)  
*Stånggrund (Tankokari)* Fyr paa c.  $60^{\circ} 43' N.$   $21^{\circ} 02' E.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 3/187 1939.)
956. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 8/266. Helsingfors 1939.)  
*Vasikkasaari (Kalvholm)* Fyr paa c.  $60^{\circ} 09' N.$   $25^{\circ} 01' E.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 6/402 1939.)
957. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer atter i Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 8/263, 8/264 og 8/265. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed:  
*Hamina* c.  $60^{\circ} 33',_8 N.$   $27^{\circ} 10',_7 E.$  *Haapasaari* c.  $60^{\circ} 17',_1 N.$   $27^{\circ} 11',_1 E.$  *Kuorsala*  
c.  $60^{\circ} 27',_5 N.$   $27^{\circ} 25',_1 E.$   
(E. f. S. Nr. 6/403 1939.)
958. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hamina. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 8/262. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Suur Musta* c.  $60^{\circ} 27' N.$   $27^{\circ} 09' E.$  *Hajaskari. Hilloniemi. Hilloniemi övre og nedre. Villaniemi. Kakurkari. Nurmilahti.*  
(E. f. S. Nr. 6/405 1939.)
959. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Havnekanal. Oplysning om Ledefyr.  
(N. f. S. Nr. 12/1146. Berlin 1939.)  
Det forreste Ledefyr staar paa  $54^{\circ} 32' 41'' N.$   $18^{\circ} 30' 51'' E.$   
Bagfyret staar 250 m  $298\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Forfyret.  
Ledefyrene er overet i Pejling  $298\frac{1}{2}^{\circ}$ .  
(Kort Nr. 269.)
960. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Oxhöft N. Losseplads. Oplysning om Dybde. Advarsel.  
(N. f. S. Nr. 12/1147. Berlin 1939.)  
I Omraadet mellem Breddeparallellerne  $54^{\circ} 34',_5 N.$  og  $54^{\circ} 33',_7 N.$  samt Meridianen  $18^{\circ} 34',_2 E.$  og Kysten, hvor Dybden efter Kortet skulde være 8 til 9 m, er der nu fundet 3 m og derunder.  
Man advares imod at befare ovennævnte Omraade.  
(Kort Nr. 269.)



961. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wick. Oxhöft N. Lys- og Fløjtetønde udlagt.  
(N. f. S. Nr. 12/1148. Berlin 1939.)  
En rød Lys- og Fløjtetønde mærket *BD--O (Babi-Dól-Est)* med rød B.-Top-  
betegnelse, og som viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, er udlagt i 10 m Vand paa c. 54° 35',<sub>3</sub>  
N. 18° 33',<sub>9</sub> E. tæt E. for 4,<sub>6</sub> m Pullen og 0,<sub>7</sub> Sm 80° fra Fyret paa Yderenden af Karau-  
tænebroen.  
(Kort Nr. 260.)

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

962. (T). Sundet. Helsingør—Hälsingborg. Kabler udlægges midlertidigt. Advarsel.  
Mellem *Helsingør* og *Hälsingborg* vil der i Tiden fra c. medio April d. A. og i c. 3  
Uger være udlagt et Blykabel og et Svagstrømskabel til Brug for et hydrostatisk Nivelle-  
ment. Kablerne udgaar fra *Helsingør* Havn S.-lige Molehoved (56° 02' (04") N. 12° 37'  
(27") E.) til Hovedet af *Hälsingborg* N.-lige Bølgebryder (56° 02' (24") N. 12° 40' (18") E.).  
Advarsel: Søfarende advares imod Opankring, Brug af Slæbeankre og Fiske-  
redskaber e. l. i Kablernes Nærhed, da Beskadigelse af Kablerne kan medføre Strafansvar.
963. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Gamle Jernbanebro ved Masned-  
sund fjernet.  
Den gamle Jernbanebro mellem *Masnedsund* og *Masnede* er nu fjernet.  
c. 54° 59',<sub>8</sub> N. 11° 53',<sub>7</sub> E.  
(Kort Nr. 301, 291, 299 og 279. Danske Lods, Side 525 og Tillæg Nr. 3, Side 75. Havne-  
lods, Side 138 og Tillæg Nr. 1, Side 23. Fyr-Port. Nr. 704.)
964. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vesterskov Flak. Sømærke genudlagt.  
Den hvide Stage med Halmvisk, *Vesterskov Flak*, ved N.-Siden af Flakket paa  
54° 58' (42") N. 11° 43' (24") E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 12/943 1939.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

965. (T). Danmark. Indløbet til Isefjord. Rørvig E. Vesterløb. Sømærke genudlagt.  
De 2 hvide Stumptønder paa E.-Siden af *Vesterløb* paa henholdsvis 55° 57' (07")  
N. 11° 48' (31") E. og 55° 56' (57") N. 11° 48' (21") E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 48/3427 1938.)
966. (T). Sverige. Kattegat. Fladen } Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 12/869. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Fladen* paa c. 57° 13' N. 11° 51' E. er midlertidig for et Tidsrum af  
c. 1 Maaned ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket  
*Reserv.* Fyrkarakter og Lufttaagesignal er uforandret, men Reservefyrskibet er ikke  
forsynet med Undervandstaagesignalapparat.  
(E. f. S. Nr. 11/793 1939.)
967. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Oplysning om Dybde.  
I *Tyborøn* Havn har der fundet yderligere Opgrundinger Sted, saaledes at der i  
Forhavnen umiddelbart inden for Indsejlingen kun kan paaregnes 3,<sub>1</sub> m Vand.  
c. 56° 42',<sub>4</sub> N. 8° 13',<sub>6</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 1/49 1939. Kort 259. Danske Lods, Side 448. Havnelods, Side 199. Tillæg  
I, Side 34.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 968. (T). Tyskland. Helgoland. Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 3/348. Berlin 1939.)

Indtil c. 30. Juni d. A. er paa nedennævnte Steder udlagt en rød og hvid, vandret sribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, eller en rød og hvid, vandret sribet Spidstønde:

a. 54° 10', <sub>7</sub> N. 8° 00', <sub>0</sub> E.	f. 54° 10', <sub>0</sub> N. 7° 50', <sub>5</sub> E.
b. 54° 07', <sub>5</sub> N. 7° 54', <sub>5</sub> E.	g. 54° 14', <sub>25</sub> N. 7° 49', <sub>0</sub> E.
c. 54° 12', <sub>7</sub> N. 7° 46', <sub>3</sub> E.	h. 54° 13', <sub>1</sub> N. 7° 55', <sub>9</sub> E.
d. 54° 15', <sub>7</sub> N. 7° 51', <sub>7</sub> E.	i. 54° 33', <sub>1</sub> N. 8° 12', <sub>0</sub> E.
e. 54° 09', <sub>0</sub> N. 7° 57', <sub>25</sub> E.	j. 54° 33', <sub>25</sub> N. 7° 51', <sub>6</sub> E.

Det er forbudt at passere, ankre eller fiske indenfor en Afstand af 150 m fra Tønderne.

Nærmere Meddelelse om Tøndernes Inddragning fremkommer ikke.

## 969. (T). Tyskland. Weser Fyrskib og Jade W. Tønder midlertidig udlagt.

(N. f. S. Nr. 3/349. Berlin 1939.)

Indtil 30. Juni d. A. er paa nedennævnte Steder til Tider udlagt en rød og hvid, vandret sribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, eller en rød og hvid, vandret sribet Spidstønde:

a. 53° 35' 48" N. 8° 09' 00" E.	d. 53° 50' 00" N. 8° 05' 16" E.
b. 53° 36' 09" N. 8° 08' 42" E.	e. 53° 50' 48" N. 7° 57' 06" E.
c. 53° 38' 23" N. 8° 07' 22" E.	f. 53° 54' 18" N. 7° 47' 42" E.

Det er forbudt at passere, ankre eller fiske indenfor en Afstand af 125 m fra Tønderne.

Tønderne, der ikke har nogen Betydning for Skibsfarten, inddrages uden nærmere Meddelelse.

## 970. Tyskland. Østfrisiske Øer. Norderney. Fyrs Synsvidde.

(N. t. M. Nr. 588. London 1939.)

Synsvidden for Norderney hvide Blinkfyr paa 53° 42' (40") N. 7° 14' (00") E. er 20 Sm.

(Kort Nr. 264.)

## 971. England. Goodwin Sands E. Undervandshindringer fjernet.

(N. t. M. Nr. 628. London 1939.)

Undervandshindringerne paa c. 51° 10' N. 1° 42' E. er fjernet.

(E. f. S. Nr. 11/799 1939.)

## 972. (T). Skotland. Firth of Forth. Forsøg med Sprængstoffer. Forbudt Omraade.

(N. t. M. Nr. 632. London 1939.)

Fra omkring den 8. Maj d. A. og i c. 2 Maaneder vil der indenfor et Omraade med Centrum 1 Sm 110° fra Oxcars Fyr og en Radius paa 0,75 Sm blive afholdt Forsøg med Sprængstoffer.

Som midlertidig Afmærkning udlægges en sort Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, 1,7 Sm 97° fra Oxcars Fyr og en rød Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, 1,18 Sm 138° fra Oxcars Fyr.

Ovennævnte Lystønder i Forbindelse med Lystønden 1 Sm 66° fra Oxcars Fyr, Inch Mickery og Mickery Stone markerer Kanten af Omraadet.

Passage gennem Omraadet er forbudt.

Paa de Dage, Sprængninger finder Sted, vil et Orlogsskib patrouillere i Nærheden af Oxcars Bank, og Søfarende tilraades at have Opmærksomheden særlig henledt paa muligt viste Signaler.

Oxcars Fyr: 56° 01' N. 3° 17' W.

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

### 973. England S.-Kyst. Portland Harbour. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 596. London 1939.)

Paa NW.-Hjørnet af *Castleton Pier* er paa c. 50° 34' N. 2° 26' W. tændt et Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 4,6 m. Jernsøjle.

### 974. (T). England W.-Kyst. Liverpool. Havn lukkes midlertidigt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 640. London 1939.)

E. f. S. Nr. 12/898 1939 annulleres og erstattes med:

Den 1. April d. A. mellem Kl. 0030 og Kl. 0300 afholdes en Mørkelægningsøvelse af *Liverpool* Havn og Anduvningen dertil.

I det nævnte Tidsrum er Havnen lukket for al Sejlads. Skibe maa ikke staa længere ind end til *Bar Fyrskib* eller navigere indenfor Havnens Omraade. Fyrene vil være slukket eller lyse med formindsket Lysstyrke, og Taagesignalerne vil være ude af Virksomhed i *Liverpool Bugt* og *Mersey Floden*.

A d v a r s e l. Skibe, der skal være under Gang i *Liverpool Bugt* og *Mersey Floden* i ovennævnte Tidsrum, maa navigere med den største Forsigtighed, da andre Skibe kan være under Gang eller ligge til Ankers uden at føre Lanterner.

c. 53° 32' N. 3° 16' W.

### 975. England W.-Kyst. Haverigg. Fyr atter normalt.

(N. t. M. Nr. 595. London 1939.)

*Hodbarrow Point* hvide Fyr med En-Formørkelser paa c. 54° 11' N. 3° 16' W. viser atter normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 11/808 1939.)

### 976. Irland E.-Kyst. Belfast. Rettelse til E. f. S. Nr. 11/809 1939.

(N. t. M. Nr. 597. London 1939.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 11/809 1939 meddeles, at *East Twin Island* hvide Gruppe-Blinkfyre skal rettes til *East Twin Island* røde Gruppe-Blinkfyre.

c. 54° 37' N. 5° 54' W.

(E. f. S. Nr. 11/809 1939.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

### 977. Afrika W.-Kyst. Cameroens Floden Anduvning. Cape Nachtigal S. Vrag.

(N. t. M. Nr. 620. London 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 3° 57' N. 9° 13' E., 0,175 Sm 180° fra *Cape Nachtigal* Fyr.

### 978. Sydafrika. Cape Agulhas. Radiofyre oprettet.

(N. t. M. Nr. 589. London 1939.)

Ved *Cape Agulhas* Fyr paa c. 34° 50' S. 20° 01' E. er oprettet et Radiofyre. Radiofrekvens: 1008 kc/s (297,6 m). Type: A 2. Signalet er, som følger:

a. Bogstaverne ZUY een Gang .....	4 <sup>s</sup> .
b. Pause .....	2 <sup>s</sup> .
c. En lang Streg .....	20 <sup>s</sup> .
d. Pause .....	4 <sup>s</sup> .

Periode . . . . . 30<sup>s</sup>.

Sendetider: I usigtbart Vejr uafbrudt hver 30<sup>s</sup>. I klart Vejr: Ved det 10<sup>m</sup> og 40<sup>m</sup> af hver Time, hele Signalet 10 Gange.

A n m. Indtil videre udsendes Signalet kun i Perioder paa 5<sup>m</sup> ved det 10<sup>m</sup> og 40<sup>m</sup> af hver Time, saavel i usigtbart som i klart Vejr.

**979. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Ocean City. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 10/556. Washington 1939.)

Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 7,9 m Vand, ligger sunket paa c. 38° 17' N. 75° 02' W., 3,6 Sm 138° fra Tanken ved *Ocean City*.

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****980. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Grand Caillou Bayou. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 593. London 1939.)

Det hvide, faste Fyr paa c. 29° 09' N. 90° 56' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>.

**981. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Calcasieu Pass. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 10/580. Washington 1939.)

*Calcasieu East Jetty* Fyr Nr. 2 er beliggende paa c. 29° 45' N. 93° 20' W., 2,1 Sm 172° fra *Calcasieu* bageste Ledefyr.

Fyret afmærker S.-Enden af et Undervandsskær.

**982. Colombia N.-Kyst. Magdalena Floden Indløb. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 9/504. Washington 1939.)

Det røde Blinkfyr paa c. 11° 07' N. 74° 51' W., tæt ved Hovedet af W.-lige Bølgebryder viser Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 10 m.

**983. Bahama Øerne. Mayaguana Island. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 9/497. Washington 1939.)

Fyret paa c. 22° 28' N. 73° 07' W., paa NW.-Enden af *Mayaguana Island* vises nu fra et 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> m højt (aluminiumsfarvet) Tremneværks Taarn.

**984. Cuba S.-Kyst. Puerto Jucaro Anduvning. Tønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 606. London 1939.)

*Fairway Buoy* paa 21° 25' (06") N. 78° 54' (54") W. er permanent inddraget.

**985. Cuba S.-Kyst. Canal Tunas. Tønder inddraget.**

(N. t. M. Nr. 606. London 1939.)

*Fairway Buoy* paa 21° 31' 42" N. 79° 39' 00" W. samt Tønden paa 21° 32' 48" N. 79° 35' 54" W. er permanent inddraget.

**986. Chile. Islas Guaitecas. Canal Tuamapu. Oplysning om Skær og Grunde.**

(N. t. M. Nr. 605. London 1939.)

1. Et Skær i Overfladen findes paa 43° 59' 27" S. 74° 11' 50" W.

Skæret med under 1,8 m Vand, der i Kortet er angivet tæt SW. for (1), skal slettes.

2. En Dybde paa 2,7 m omgivet med Tang findes paa 44° 00' 48" S. 73° 50' 00" W.

Skæret med under 1,8 m Vand, der i Kortet er angivet c. 1/2 Sm NE. for (2), skal slettes.

**987. Chile. Isla Ascension. Puerto Melinca. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 614. London 1939.)

Det røde, faste Fyr paa c. 43° 54' S. 73° 45' W., c. 0,34 Sm 252° fra Observationsstedet, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Fyret er synligt i Pejlinger fra 253° til 105°.

**988. Chile. Golfo de Arauco. Dybde over Skær.**

(N. t. M. Nr. 9/508. Washington 1939.)

Dybden over *Roca Hector* paa c. 37° 07' S. 73° 35' W., i *Boca Chica*, samt over *Roca Fraile* paa c. 37° 11' S. 73° 27' W., ud for *Punta Pichicu*, er under 1,8 m.

989. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Richardson Rock. Fyr ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 623. London 1939.)  
*Richardson Rock* Fyr paa c.  $34^{\circ} 06' N.$   $120^{\circ} 31' W.$  er ødelagt.
990. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Angel Island. Point Stuart. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 10/571. Washington 1939.)  
Taagesignalet ved *Point Stuart* Fyr paa c.  $37^{\circ} 52' N.$   $122^{\circ} 27' W.$  er forandret til To-Stød hver  $30^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $24^s$ .

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

991. (P). Sardinien. Porto Conte. Fyr forandres.  
(A. a. N. Nr. 9/11. Genua 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Porto Conte* Fyr paa c.  $40^{\circ} 25' N.$   $8^{\circ} 12' E.$  til at vise hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Synsvidde: 9 Sm.
992. (T). Italien W.-Kyst. Meloria Banke. Fyrbaad midlertidig ombyttet.  
(A. a. N. Nr. 9/3. Genua 1939.)  
Fyrbaaden ved NW.-Spidsen af *Meloria Banke* paa c.  $43^{\circ} 36' N.$   $10^{\circ} 11' E.$  er for Tiden ombyttet med en Lystønde, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal gives ikke, saalænge Lystønden ligger ude.
993. Malta. Bingham Point SW. Skibsfartshindring fjernet.  
(N. t. M. Nr. 616. London 1939.)  
Skibsfartshindringen c.  $0,65$  Sm  $226^{\circ}$  fra *Bingham Point* er fjernet. c.  $35^{\circ} 48' N.$   $14^{\circ} 32' E.$   
(E. f. S. Nr. 52/4055 1937.)
994. Italien E.-Kyst. Ancona. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 9/15. Genua 1939.)  
Fyret paa det gamle Hoved af N.-Molen er nedlagt, og i Stedet er paa det nye Molehoved tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Fyret er formærket i Pejlingen mellem  $230^{\circ}$  og  $270^{\circ}$  over Skærene *Volpe* og *S. Clemente*.  
c.  $43^{\circ} 37' N.$   $13^{\circ} 30' E.$
995. (P). Grækenland. Kykladerne. Mylos SW. Annanes Skær. Fyr tændt.  
(A. a. N. Nr. 8 (2). Athen 1939.)  
Paa Toppen af det største Skær i *Annanes* Gruppen er paa c.  $36^{\circ} 32',8 N.$   $24^{\circ} 09',6 E.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $13^s$ . Synsvidde: 13 Sm.
996. (P). Grækenland. Kykladerne. Kytнос. Cap Kefhalos. Fyr tændt.  
(A. a. N. Nr. 8 (1). Athen 1939.)  
Paa *Cap Kefhalos* er paa c.  $37^{\circ} 29',0 N.$   $24^{\circ} 26',5 E.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $4^s$ . Synsvidde: 12 Sm.
997. Grækenland. Ægæiske Hav. Lemnos E.-Kyst. Oplysning om Dybde.  
(A. a. N. Nr. 35 (12). Athen 1939.)  
Paa *Anatoli Patches*, hvor der i Kortet paa  $39^{\circ} 55' 45'' N.$   $25^{\circ} 35' 30'' E.$ ,  $8,9$  Sm  $131^{\circ}$  fra *Plaka* Fyr, er anført  $5,4$  m, findes et farligt Skær med  $1,5$  m Vand.
998. Rusland. Sorte Hav. Georgia. Ochomchiri. Fyrbelysning forandret.  
(N. t. M. Nr. 604. London 1939.)  
1. Paa  $42^{\circ} 43' 48'' N.$   $41^{\circ} 24' 48'' E.$  er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $8^s$ . Synsvidde: 10 Sm. Hvid Tremmeværksbaake.  
2. Det hvide og grønne Vekselfyr c. 2 Sm S. for (1) er nedlagt.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

999. **Persiske Bugt. Khor Kaliya Anduvning. Olieværft oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 635. London 1939.)  
Et Olieværft, hvis Rørlednings Yderende ligger paa c. 26° 10' N. 50° 40' E., er oprettet ved *Khor Kaliya* Anduvning.  
Spirtønden, der i Kortet er angivet at ligge paa ovennævnte Plads, er permanent inddraget.
1000. **Forindien W.-Kyst. Kolachel Ankerplads. Oplysning om kendelige Punkter.**  
(N. t. M. Nr. 621. London 1939.)  
Nedennævnte Punkter, der tidligere har været opgivet som særlig kendelige Punkter, ses ikke mere:  
1. Det hvide Hus 0,13 Sm 84° fra *Kolachel* røde, faste Fyr.  
2. Det malede Træ 0,5 Sm 98° fra *Kolachel* røde, faste Fyr.  
c. 8° 10' N. 77° 15' E.
1001. **Bengalske Bugt. Cuddalore. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 822. London 1939.)  
Farligt Vraggods findes paa c. 11° 42' N. 79° 47' E., 0,85 Sm 130' fra *Cuddalore* Fyr.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1002. **Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Palembang Flod. Farvandet W. for Pajoeng. Lystønde udlagt.**  
(B. a. Z. Nr. 62/756. 's-Gravenhage 1939.)  
Ankerpladsen, der i Kortet er angivet tæt SE. for ovennævnte Plads, skal slettes.  
En hvid Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 5<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>, er udlagt paa 2° 22' 48" S. 104° 54' 30" E.  
(E. f. S. Nr. 10/767 1939.)
1003. (T). **Sunda Øerne. Java S.-Kyst. Tjilatjap Anduvning. Forbudt Omraade.**  
(B. a. Z. Nr. 62/759. 's-Gravenhage 1939.)  
Paa Grund af Udlæggelse af Øvelsesminer i *Schildpadden* Bugt er Omraadet mellem Breddeparallerne 7° 44' S. og 7° 45' S. samt Meridianerne 109° 03' E. og 109° 04' E. indtil videre lukket for al Skibsfart.
1004. **Sunda Øerne. Borneo W.-Kyst. Tambelan Island. Tambelan Bugt. Baake genopført.**  
(B. a. Z. Nr. 64/782. 's-Gravenhage 1939.)  
Stangbaaken med Ballon W. for *Tg. Sadap* paa c. 0° 58',3 N. 107° 33',2 E. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 45/3251 1938.)
1005. **Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. S. Natuna Islands. Soebi Ketjil. Baaker vedligeholdes ikke.**  
(B. a. Z. Nr. 63/776. 's-Gravenhage 1939.)  
De 4 Baaker i Farvandet nær ved *Sorbi Ketjil* vedligeholdes ikke mere og skal slettes i Kortet.  
c. 3° 02' N. 108° 54' E.
1006. (P). **Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Natuna Island. Grund.**  
(B. a. Z. Nr. 62/761. 's-Gravenhage 1939.)  
En Pule med 1 m Vand er fundet paa c. 3° 51',5 N. 107° 58',5 E., ved W.-Kysten af *Natuna Island*.

- 1007. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. N. Natuna Islands. Oplysning om Kampong Navne.**  
(B. a. Z. Nr. 62/760. 's-Gravenhage 1939.)  
*Kampong Parit*, der i Kortet er angivet at ligge paa c.  $4^{\circ} 40',6$  N.  $107^{\circ} 57',5$  E., skal rettes til *Kampong Tongkok*.  
Det egentlige *Kampong Parit* ligger paa  $4^{\circ} 41' 50''$  N.  $107^{\circ} 56' 30''$  E. paa NW.-Kysten af *Pulo Laut*.
- 1008. (T). Filippinerne. Sulu?Sea. Tubbataha Reef. Oplysning om Fyr.**  
(B. a. Z. Nr. 60/732. 's-Gravenhage 1939.)  
*Tubbataha Reef* Gruppe-Blinkfyr paa c.  $8^{\circ} 44'$  N.  $119^{\circ} 49'$  E. rapporteres at have en Synsvidde af kun 11 Sm. Fyret er bevogtet.
- 1009. Kina. Hongkong. Cape d'Aguilar. Radiofyr oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 590. London 1939.)  
Ved Radiostationen paa c.  $22^{\circ} 13'$  N.  $114^{\circ} 15'$  E. er oprettet et Radiofyr. Kalde-signal: VPS. Radiofrekvens: 300 kc/s (1000 m). Type: A 2. Signalet, der under usigtbart Vejr udsendes uafbrudt, er, som følger:  
a. Bogstaverne MO 5 Gange.  
b. Bogstaverne DE VPS.  
I klart Vejr afgives Signalet efter Anmodning. Der holdes Vagt ved Radiofrekvens 500 kc/s (600 m).
- 1010. Kina. Wei Hai Wei. Dybde aftaget.**  
(N. t. M. Nr. 591. London 1939.)  
Dybden i det E.-lige Indløb til *Wei Hai Wei* rapporteres at være c. 0,9 m mindre end angivet i Kortet. c.  $37^{\circ} 29'$  N.  $122^{\circ} 14'$  E.
- 1011. Japan. Naikai. Kamisono Se. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 636. London 1939.)  
5,5 m Dybden, der i Kortet er angivet paa c.  $33^{\circ} 23'$  N.  $131^{\circ} 40'$  E., skal rettes til 3,7 m.
- 1012. Australien N.-Kyst. Port Darwin. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 592. London 1939.)  
Det grønne, faste Fyr paa Pierhovedet paa c.  $12^{\circ} 28'$  S.  $130^{\circ} 51'$  E., c. 0,3 Sm  $71^{\circ}$  fra *Fort Point* Fyr, er forandret til at vise hvidt, fast Lys.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 1013. Danmark. Oplysning om Signalstationer.

Den 1. April d. A. overgaar de ved *Fyrene Hammeren, Kronborg, Fornæs, Skagen, Hirtshals* og *Hanstholm* værende Signalstationer fra Post- og Telegrafvæsenet til Marine-ministeriet (Fyr- og Vagervæsenet) og snarest herefter oprettes yderligere en Signalstation ved *Drogden* Fyr. Det nærmere Tidspunkt vil senere blive meddelt.

Signalstationerne *Drogden, Kronborg* og *Skagen* vil være i Drift hele Døgnet, medens de øvrige fire Signalstationer kun vil være i Drift fra Solopgang til Solnedgang. Iøvrigt sker der ingen Forandring i selve Signaltjenestens Udførelse.

Samtidig oprettes ved Signalstationerne en Meldetjeneste, ved Hjælp af hvilken interesserede danske Firmaer m. v. mod Erlæggelse af et Gebyr kan erholde Melding om et Handelsskibs Passage af Signalstationen. Nærmere Oplysning om denne Meldetjeneste faas ved Henvendelse til Fyrdirektoratet, Overgaden over Vandet 60, København K. Telefon: Central 16230.

(Danske Lods, Side 63.)

**1014. Danmark. Danmarks Skibsliste 1939.**

*Danmarks Skibsliste 1939*, den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelskibe med Kendingssignaler, er udkommet.

Forhandles fra Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, K. Pris: Kr. 7,00.

**1015. Danmark. Ophævelse af Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.**

Ifølge derom gennem Udenrigsministeriet den 25. Marts d. A. modtaget Meddelelse er den i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien* oprettede internationale Søkontrols Ophævelse effektueret den 21. Marts d. A.

Ikke-Indblandingskomiteen har meddelt, at „*Non-Intervention Board*“ ingen Forpligtelse har til at refundere Havne- og Lodsafgifter m. v. afholdt i Forbindelse med Skibes Anløb af Kontrolhavn efter nævnte Tidspunkt for at tage Kontrol-Officer om Bord, idet dog *The Board* har erklæret sig villig til efter Omstændighederne at refundere saadanne Afgifter, der er afholdt efter den 21. Marts Kl. 15 og inden Maanedens Udgang, for saa vidt Skibsføreren ved Skibets Anløb af Kontrolhavnen var i god Tro og uvidende om Kontrolplanens Ophør.

(E. f. S. Nr. 1/73 1939.)

---

## Tillæg.

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1016. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Tolkerenden. Sømærker forsvundet.**

To af de 4 hvide Stumptønder ved SW.-Siden af *Tolkerenden* er forsvundet. Nye Sømærker vil snarest blive udlagt.

Yderste Stumptønde: 54° 51' (02") N. 12° 13' (33") E.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1017. (T). Danmark. Kattegat. Sæby NE. t. E. Vrag.**

Vraget af Stenfiskerfartøjet *Ormen 2* rapporteres at være sunket i 14 à 15 m Vand paa c. 57° 23' N. 10° 40' E., c. 5 Sm NE. t. E. for *Sæby* Havn. Vraget vil blive eftersøgt.

**1018. (T). Danmark. Kattegat. Læsø SE. Kobbergrund E. Lys- og Fløjtetønde i Uorden.**

Lys- og Fløjtetønden *Kobbergrund E.* paa c. 57° 08' N. 11° 23' E. er for Tiden i Uorden.

**1019. (T). Danmark. Limfjorden. Løbet over Hals Barre. Sømærke forsvundet.**

Den røde Stage med 3 opadvendte Koste ved N.-Siden af Løbet paa 56° 58' (03") N. 10° 21' (50") E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

**1020. Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Oplysning om Lods.**

Fra 1. April d. A. lodser Havnefogden ved *Holstebro - Struer* Havn ikke mere ind i eller ud af Havnen.

c. 56° 29',<sub>5</sub> N. 8° 36',<sub>0</sub> E.

(Havnelods, Side 94.)



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

MED **Brown**



**GYRO  
KOMPAS**  
OG  
AUTOMATISK  
STYRING

OPNAAS  
**NØJAGTIGHED  
SIKKERHED  
BESPARELSE**

AGENTER FOR DANMARK:  
**IVER C. WEILBACH & CO.**  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY»



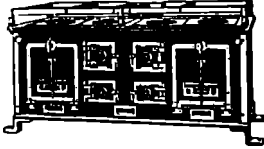
KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**DAMP-DYNAMOER**  
med Dampmaskiner System »Hindley«

fra  
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*Isørigt leveres alle Arter af:*

- |                           |                 |
|---------------------------|-----------------|
| Skibshjælpemaskiner       | Fødevandsfiltre |
| Kulsyre-Ildslukningsanlæg | Evaporatorer    |
| Brandalarmeringsanlæg     | Armatur         |
| Oliefyringsanlæg          | Pumper          |
| Stølvpropeller            | Ventilatorer    |
| Oliefiltre                | etc.            |
| Fødevandsforvarmere       |                 |

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

## + DANSKE HAVNE +

**ESBJERG**

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Brodde 7,5 m og i Fyrilinen 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusotærskelen 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 Fløjletønder og flere Fyriliner. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lødsvang. Løds-penge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lødsstationen, en Løds-kuit, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Buggering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Buggersaade. Takst: 6 Øre pr. Net-Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtig-hed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Løsnng og Lastning: Løsnng og Last-nng besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal lig-gende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Far-tøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværk-steder. Frilager ved Toldboden.

**FAABORG**

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Indorhavnen 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 Løds-ang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20-60 T. 2 Kr., 60-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jern-banespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inder-havnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløbet, for Skibe indtil 400 R.T.

**FREDERIKSHAVN**

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn ind-til 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Søjlfar-tøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere frl. Naar Løds benyttes, betales efter Danmarks Lødstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kul-fyldere dog ca. ¼ mindre. Buggering efter Aftale. Ballast-afgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Løsnng og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

**KØBENHAVN**

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Fri-havnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langelliekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gen-tem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Søjlfartøjer med eller uden Mo-tor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af oven-nævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses el-ler lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtag-nng til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfor-nødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfor-nødenheder, 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 ude-lukkede paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lødsvang. Løds-penge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybtgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Buggering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Buggering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres. Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kal og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25-2,75 Kr. pr. Ton. Løsnng og Lading. I F r i h a v n e n besørger Løsnng og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkom-mende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 165 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,800 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jern-skibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons. Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 6 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseappa-rater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

**HELSINGØR**

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Far-tøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R. T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for re-parerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er frl. Lødsar ved Havnen og i Fyrskibet „Lappe-grund“. Faste Takster. Buggering efter Aftale. Ballast-penge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Løsnng og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergingsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbane-spor ved alle Kajer. Havneapokhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

**NYBORG**

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (6,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Buggerdamp. uformet. Ingen Lødsafg., naar Løds ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhallsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

**RUDKJØBING**

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskin-kraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lødsvang uden ved Buggering (so Løds). Buggering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Løsnng- og Lastnngsom-kostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af ama og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 14

TORS DAG 6. APRIL 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DEN BRITISKE SUBSIDIE PLAN

Som kort omtalt har den engelske Handelsminister Stanley i Underhuset givet Meddelelse om den britiske Regerings Forslag angaaende Subsidier til Skibsfarten og Skibsbyggeriet.

Som nævnt skal der i en Femnaarsperiode hvert Aar stilles et Beløb paa  $2\frac{3}{4}$  Million £ til Trampskibsfartens Raadighed, inclusive deap sea- og near trade-Skibene. Kystfarten faar intet af disse Subsidier. Forøvrigt følger Subsidieplanen de Linier, som var angivet i British Shipping Assistance Act 1935—37.

Udbetalingerne i Følge Subsidieforslaget skal fastsættes i Henhold til Fragtindeks. Det beror paa Indekstallene, om det fulde Beløb skal udbetales, om kun en Del eller om der overhovedet skal udbetales Subsidier. I det tidligere Subsidie Scheme var 1929-Fragterne lagt til Grundlag, men hvilket Aar der nu skal benyttes, har ikke hidtil været nævnt.

Muligheden for at opnaa Subsidier er bl. a.: Britisk Besætning, Antagelse af National Maritime Boards Overenskomst samt Kooperation indenfor Rederierhvervet. Endvidere regner Regeringen med, at Skibsfarten vil gøre sit yderste for at fremme internationale Aftaler for Tramptonnagens Tilpasning til Efterspørgslen, saaledes at Fragtrateniveauet beskyttes. Desuden skal Skibsfarten organisere sig saaledes, at Regeringen ved Subsidietidens Udløb er overbevist om, at Erhvervet befinder sig i en bedre Position end i Øjeblikket, saaledes at det kan klare sig uden stadig finansiel Støtte til den Tid.

Regeringen foreslaar endvidere Nedsættelse af en raadgivende Komité, som under en Eksperimenttid af 2 Aar skal undersøge saadanne Linieredierers Krav, som trues af udenlandsk statsstøttet Konkurrence. Komitéen skal i hvert enkelt Tilfælde afgive Rapport til Regeringen, som afgør, om der skal ydes Støtte. For at en saadan Komité skal kunne dannes, maa imidlertid Linie-Rederierne organisere sig saaledes, at de kommer i en bedre Position til at hævde sig uden finansiel Støtte fra Regeringen.

Subsidierne beregnes at resultere i Bestillinger til Skibsværfterne, men da Bestillinger ikke kan ventes omgaaende, har Regeringen besluttet at gaa med til Foranstaltninger for saa hurtigt som muligt at faa Nybygninger i Gang. For at indgive Rederne mere Tillid foreslaar Regeringen nu at sætte Fonds til Tramp- og Linier-Rederierne (dog ikke Passager- og Fryse-Skibe) Raadighed, saa at de i de nærmeste Maaneder skulde kunne bestille Skibe hos britiske Værfter. Disse Redere faar en nærmere fastsat Støtte i de nærmest følgende Aar, dog ikke i saadanne Aar, hvor Fortjenesten er saa stor, at Støtte er unødvendig. Den aarlige Støtte til dette Formaal maa ikke overstige 500.000 £. Distribueringsplaner i saa Henseende er endnu ikke udarbejdet. Regeringen har imidlertid modtaget Forsikringer fra Skibsbygnings-Maskin- og Jern- og Staalindustrien om, at de ikke vil forhøje Priserne i Anledning af en eventuel Forøgelse af Bestillingerne, og at de paagældende Industrier vil samarbejde for at holde Priserne paa det lavest mulige Niveau.

Endvidere foreslaar Regeringen, at Parlamentet skal stille 10 Millioner £ til Redernes Raadighed. Disse 10 Millioner £ skal i de førstkommende to Aar udlaanes

paa rimelige Vilkaar til Rederier, som ønsker at bygge Trampskibe og Cargoliners i United Kingdom (inclusive Kystfartøjer men eksklusive Fryse- og Passagerskibe). Laanene gives paa samme Vilkaar som de i Scrap- and Build-Planen fastsatte, og en raadgivende Komité skal nedsættes til Prøvning af Laansøgningerne. For at opmuntre Rederne til at bestille Skibe saa snart som muligt foreslaar Regeringen, at selv de, der straks bestiller Skibe, skal kunne faa Laan.

Regeringen mener, at under de nuværende Forhold og som en temporær Forholdsregel er finansiel Støtte nødvendig, for at Handelsflaaden skal faa nye Skibe og Værfterne Arbejde, men, hedder det i Forslaget, Regeringen maa kræve, at Rederierhvervet og Skibsbygningsindustrien sammen undersøger Mulighederne for at ordne mere regelmæssige Bestillinger af ny Tonnage. Videre mener Regeringen, at den ikke kan give Kystfarten anden Assistance end den ovenfor nævnte. Der træffes imidlertid Forholdsregler for at opmuntre kommunale og andre offentlige Myndigheder til at benytte britisk Tonnage. Til Tankflaaden foreslaas ingen Støtteforholdsregel.

Regeringen mener, at den nuværende Situation nødvendiggør ekstraordinære Forholdsregler for at øge Tonnagen under britisk Flag. Der foreslaas derfor, at Parlamentet gaar med til at bevilge 2 Million £ til Indkøb af passende Skibe i United Kingdoms Skibsregister, Skibe, der ellers vilde være blevet solgt til udenlandske Redere eller til Ophugning. Disse Skibe skal kun i Nødtilfælde sættes i Fart. Tramp- og Cargo-Line-Redere faar kun Støtte, hvis de tilbyder Staten de Skibe, de ønsker at sælge til udenlandske Redere eller til Ophugning.

Selvfølgelig er det, set fra dansk og i det hele fra skandinavisk Skibsfarts Synspunkt, yderst uheldigt at saadanne Subsidier kan blive til Virkelighed. Det betyder jo en saa alvorlig Konkurrence, der lægges til de yderligere betydelige Byrder, der paahviler Skibsfarten. Det bliver under disse Omstændigheder stadig vanskeligere at konkurrere.

### DANMARKS VAREOMSÆTNING MED UDLANDET

	Indførsel	Udførsel	Merindførsel	
	Mill.	Kroner	1939	1938
Januar . . . . .	135,4	117,4	18,0	34,1
Februar . . . . .	123,2	121,7	1,5	11,6
Januar-Februar	258,6	239,1	19,5	45,7
Hele 1938 . . . . .	1624,1	1528,3	—	95,0

For de enkelte Lande stiller Tallene sig saaledes: Til vor største Kunde, England, solgte vi i Februar for 65.158.000 Kr., i Januar-Februar for 125.080.000 Kr. mod 123.210.000 Kr. i de samme to Maaneder i Fjor. Vi indførte fra England i Februar for 42.725.000 Kr., i Januar-Februar for 89.568.000 Kr. mod 106.411.000 Kr. i de samme to Maaneder i Fjor. Til Tyskland solgte vi i Februar for 30.690.000 Kr., i Januar-Februar for 59.728.000 Kr. mod 51.629.000 Kr. i samme Tidsrum i Fjor. Vi indførte fra Tyskland i Februar for 32.094.000 Kr., i Januar-Februar for 67.026.000 Kr. mod for 60.838.000 Kr. i samme Tidsrum i Fjor. Indførslen er steget fra Sverige, Norge, Polen, Frankrig (meget betydelig), men den er omtrent uforandret for en Række andre Lande. Fra Amerika er den dog faldet fra 20.115.000 Kr. i Januar-Februar i Fjor til 12.210.000 Kr. i Januar-Februar i

Aar, men Eksporten er faldet endnu stærkere, fra 4.875.000 til 1.930.000 Kr. Det er unægtelig stadig Amerika, der er det alvorligste Misforhold med i Handelsbalancen.

### JAPANS HANDELSFLAADE

Japans Handelsflaade vil i Løbet af tre Aar naa op paa 7 Millioner Brutto Tons, udtaler det kendte japanske Rederi Osaka Shosen Kaisha's Præsident *Murata*. Naar man ser, at Japans Handelsflaade ved sidste Opgørelse udgjorde godt 5 Mill. Tons Brutto, er den bebudede Forøgelse enorm. Det vil dreje sig om 600.000 à 800.000 Tons aarlig.

Udvidelsen af den japanske Handelsflaade er foregaaet overmaade hurtigt. I 1907 passeredes den første Million, 1919 var den vokset til det dobbelte og i 1921 til 3,3 Millioner. I 1927 var Flaaden paa 4 Millioner og som nævnt i 1938 naaedes op over 5 Mill. Brutto Tons. De japanske Redere har faaet Subsidier samtidig med at Driftsudgifterne er lave.

Ved de japanske Nybygninger interesserer man sig særlig for moderne hurtiggaaende Skibe, men i Øjeblikket er de stærkt beskæftigede i Farten paa Kina med Krigstransporter. Naar Krigen engang er forbi, og Skibene gives fri til almindelig Fart, vil de blive farlige Konkurrenter paa Fragtmarkedet.

### FORØGELSEN AF DRIFTSUDGIFTERNE

Vi omtalte sidst Dampskibsselskabet »Orient«s Generalforsamling og nævnte forskellige af Udtalelserne i den Beretning, Skibsreder *Reimann* forelagde.

Det vil være naturligt hertil at føje forskellige Udtalelser fra »Orient«s Beretning angaaende Skibsfarten i Almindelighed. Det hedder saaledes:

Udgifterne viser desværre stadig en stærkt stigende Tendens; det gælder saaledes Hyreudgifterne, der blev betydeligt forøget ved Overenskomsterne med de Søfarende i 1938, Udgifterne til Assurance samt ikke mindst til Reparationer og Vedligeholdelse, idet Priserne paa Reservedele og Reparationer er steget stærkt. Denne Forøgelse af Driftsudgifterne er foruroligende, fordi den i væsentlig Grad svækker Konkurrenceevnen med de Lande, som arbejder med betydeligt lavere Driftsudgifter. Ferieloven, Indgreb i Bemandingen og andre lignende Krav fra Lovgivningsmagtens Side vil yderligere stille den danske Skibsfart ugunstigere i Konkurrencen.

Hertil kommer, at de store Lande søger at skabe den størst mulige Handelsflaade og arbejder hen til selv at kunne transportere mest muligt af deres Import og Export med egne Skibe, hvad der søges gennemført dels ved betydelige Subventioner og dels ved Kredit til Skibsbygningen, hvorved der skabes et Nybygningsprogram, som slet ikke staar i Forhold til Udviklingen i Verdenshandelen.

Under disse baade politisk og handelsmæssigt urolige Forhold er det vanskeligt at udtale sig om Fremtiden, ikke mindst for de smaa Landes Skibsfart, der som Modvægt mod de stadigt stigende Subventioner burde kunne forvente, at der fra Statens Side tages størst muligt Hensyn til de vanskelige Forhold, hvorunder denne Skibsfart arbejder i Konkurrencen med de subventionerede Lande.

### UDBYTTE-POLITIK

Under Ledelse af Højesteretssagfører *Gorrissen* holdt Dampskibsselskabet »Myren« forleden Generalforsamling i Rederiforeningens Lokaler.

Beretning og Regnskab, som begge tidligere har været omtalt, aflagdes af Skibsreder *H. A. Hansen*. Overskudet andrager 610.000 Kr. inklusive en Overførsel paa ca. 75.000 Kr. og 41.000 Kr. i Renter og Kursdifferencer. Udbyttet er 7 pCt.

Om Selskabets Udbytte-Politik udtalte Skibsreder *H. A. Hansen*, at naar Bestyrelsen i Fjor foreslog et Udbytte paa 15 pCt., skete det i Erkendelse af det ringe Gennemsnits-Udbytte for Aarene 1930—36, som kun androg lidt over 2 pCt. Selv naar Udbyttet for 1937 medregnes, bliver Gennemsnittet kun knap 4 pCt. Da Skibenes bogførte Værdi er betydeligt lavere end den anslaaede Markedsværdi, har man i Aar set bort fra Afskrivninger paa Damperne og afskriver kun paa Motorskibene, i alt 160.000 Kr., saaledes at de 7 pCt. kan gives Aktionærerne.

### »ESSO COPENHAGEN«

Fredag den 31. Marts fandt en ny Stabelfløbning Sted hos Burmeister & Wain paa Refshaleen. Det var Nybygning Nr. 642, et Motortankskib, der fik Navnet »Esso Copenhagen«, og som er kontraheret af The Standard Oil Company of New Jersey gennem Det Danske Petroleums Aktieselskab, København.

Skibet faar en Dødvægt paa henimod 15,000 Tons, og Tankenes totale Kapacitet er ca. 650,000 Kubikfod.

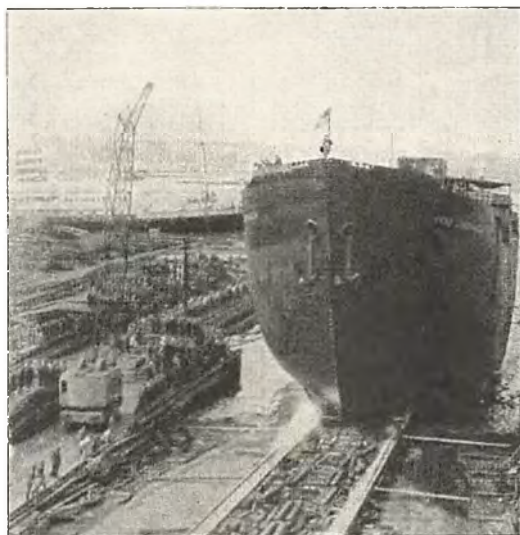
Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde 470' 0", Bredde 65' 2", Dybde til øverste Dæk 35' 4", Grosstonnage ca. 9,500 Reg. Tons, Nettotonnage ca. 5,900 Reg. Tons.

Skibet er bygget til Lloyds Klasse \*100 AI (petroleum in bulk) og konstrueret efter Isherwood bracketless System. Det er forsynet med to enkeltvirkende 2-Takts Hoved-Dieselmotorer, der udvikler ca. 5,600 I.H.K. ved 155 O/M. Skibets Fart paa Prøvelur fuldt lastet vil blive ca. 13 Knob.

Den nye Tankbaad er bygget med Maierform og har fremfaldende Stævn og Krydserhæk.

Stabelfløbningen fandt Sted Dagen før D. D. P. A.s Jubilæum og fik det festligste Forløb. Den forløb glat og havde foruden en stor repræsentativ Forsamling Indbudte samlet en stor Skare Interesserede, der med Opmærksomhed fulgte det storslaaede og smukke Skuespil.

Mellem de indbudte Gæster saas bl. a. Generalkonsul *Chr. Holm*, D. D. P. A., og Frue, Handelsminister *Kjærboel*, den amerikanske Minister *Alvin M. Owsley* og Frue, den amerikanske Handelsattaché *Julian B. Foster* og Frue, Departementschef *Johs. Dalhoff* og Frue, Direktør *F. W. Kraft*, Grev og Grevinde *K. Ahlefeldt-Laurvig*. Desuden var



Fra  
•Esso  
Copenhagens  
Søretning

Tilvenstre  
•Esso Copen-  
hagen« glider  
i Vandet.

Tilhøjre  
Fru General-  
konsul *Chr.  
Holm* foreta-  
ger Daaben.





Standard Oil's forskellige udenlandske Afdelinger righoldigt repræsenteret, bl. a. saas Mr. E. H. Bedford og Mr. B. T. W. Burgess fra England, Direktør V. O. Helander og Frue og Direktør A. Munch-Jensen og Frue fra Finland, Direktør Trygve Figenbaum og Direktør Frithjof Lind fra Norge, Direktør E. Bönnyeche og Frue og Direktør E. Krook fra Sverige, Hr. F. Klasen og Frue og Hr. A. Schneider fra Tyskland.

Værftet var repræsenteret ved den nylig udnævnte Formand, Ingeniør Gunnar Larsen, Ingeniør C. A. Møller og Frue, Direktør A. Houmøller og Frue, Direktør Dithner og Frue samt en Række af Bestyrelsens Medlemmer og Værftets Teknikere.

Fru Generalkonsul Chr. Holm foretog Daabshøjtideligheden og gav Skibet Navnet »Esso Copenhagen« og ønskede det nye Skib Lykke og Held paa Vejen.

Ved Festen paa Langelinie-Pavillonen takkede B. & W.s administrerende Direktør, Ingeniør C. A. Møller, alle dem, der havde hjulpet med til at skaffe B. & W. og dermed Danmark denne store Ordre. Især rettede han Takken til Generalkonsul Chr. Holm, der havde været utrættelig i sit Arbejde med at faa Ordren placeret i Danmark.

Endvidere udtrykte han Haabet om, at Navnet B. & W., naar Skibet havde krydset Atlanten i nogle Aar, vilde være ensbetydende med »best work«.

I sin Svartale skildrede Generalkonsul Chr. Holm de Vanskeligheder, der havde været forbundet med at faa Standard Oil til at placere denne store Ordre i saa lille et Land som Danmark. Men allerede efter Begyndelsen med »Esso Belgium« havde Standard Oil's Ledelse faaet Øjnene op for B. & W.s fremragende Arbejde. Nu var »Esso Copenhagen« blevet søsat, og han haabede, at man i Løbet af nogle faa Aar vilde faa en »Esso Aalborg«, »Esso Aarhus« med flere.

Der indløb en Række Lykønskningstelegrammer fra Standard Oil's Hovedkontor i New York og Standard Oil's engelske Afdeling.

Efter at Ingeniør Gunnar Larsen havde talt for Fru Generalkonsul Chr. Holm og overrakt hende et Guldarmbaand til Minde om Dagen, talte Direktør Klasen, Standard Oil's tyske Afdelingsleder, og udtrykte Haabet om, at Fru Generalkonsul Chr. Holm ved sin nær forestaaende Rejse til New York derovre ikke alene vilde faa overrakt den telegrafisk lovede Daabsgave, men ogsaa en ny Skibsordre til B. & W.

## KJØBENHAVNS FRIHAVNS-AKTIELESSKAB

Bestyrelsen for Københavns Frihavns-Aktieselskab har vedtaget at foreslaa den kommende Generalforsamling, at der af den Aktionærerne tilfaldende Del af Driftoverskudet for 1938, 249.618 Kr. 44 Øre, plus det paa Aktionærernes Konto pr. 31. December 1938 staaende Beløb, 56.931 Kr. 18 Øre, udbetales et Udbytte paa 5 pCt. og af Restbeløbet, 106.549 Kr. 62 Øre, hensættes paa Aktionærernes Konto til Skat og senere Disposition.

Til Reservefonden er henlagt 69.385 Kr. 69 Øre.

For 1937 var den Del af Driftoverskudet, der tilfalder Aktionærerne, 257.579 Kr. Til Reservefonden henlagdes 85.161 Kr. og til Pensionsfonden 95.000 Kr. Dividenden var da, ligesom de nærmest foregaaende Aar, ogsaa 5 pCt.

## INDUSTRIFORENINGENS BERETNING

I sin Beretning paa Industriforeningens Generalforsamling fremkom Formanden, Direktør August Holm med en udførlig Redegørelse for Industriens Syn paa Danmarks økonomiske Stilling og udtalte bl. a.:

Naar man betragter Udviklingen med Hensyn til Danmarks økonomiske Stilling overfor Omverdenen, maa det dog erkendes, at den ikke med Billighed kan betegnes som utilfredsstillende. En gros-Pristallenes nedgaaende Tendens ebbede ud henimod Midten af 1938 og var ved Aarets Udgang ændret til en svag Opgang. For vort Land, hvis Produktionsliv i saa høj en Grad er baseret paa Forædling af Raavarer, som vi indfører, og paa Eksport af Landbrugsvarer og særdige Industriprodukter, maatte denne almindelige Prisforskydning være en økonomisk Fordel, og Forholdet mellem Importvarernes og Eksportvarernes Pris har unægtelig i det forløbne Aar ændret sig betydeligt i vort Favor.

De økonomiske Foreteelser i 1938 har altsaa givet til Resultat, at Landets økonomiske Stilling er blevet forbedret, og man kunde derfor ogsaa have haft Grund til at haabe, at der i denne Situation havde været Styrke til ikke

blot at holde det nuværende Produktionsapparat i Gang, men ogsaa til at skride til saadanne Nydannelser og Udviklinger indenfor Produktionslivet, at der herigennem kunde ske en fornyet effektiv Indsats mod den store Arbejdsledighed. Beklageligvis er Arbejdsløsheden blandt de faglærte den samme, og først ved Begyndelsen af 1939 kan spores en svag Bedring i Beskæftigelsen. Fra ledende Side indenfor Samfundet har man ment at kunne kaste Ansvar for den vedvarende Beskæftigelseskrise over paa det private Erhverv og i Særdeleshed paa de to store produktive Erhverv, Landbruget og Industrien. Hvad specielt Industrien angaar, er det forsøgt at bringe dens Rationaliseringsbestrebelse i Miskredit som Foranstaltninger, der er skadelige for Beskæftigelsen. Ved Siden heraf har man i den seneste Tid endog fremført en Kritik mod selve vor Samfundsform som Ulvkkens egentlige Aarsag, idet man har ment, at en Afvikling af den privat-økonomiske Produktionsordning er en nødvendig Forudsætning for en Afskaffelse af Arbejdsløsheden. I Betragtning af disse Udtalelsers overordentlige Perspektiver og under Hensyn til den politiske Autoritet, som staar bag dem, vil jeg skitserer Industriens Syn paa Problemerne.

— Det er, hvad Statsfinanserne angaar, tilstrækkeligt at sige paa, at den danske Stat midt under Beskæftigelseskrisen møder med Overskuds-Regnskaber. Jeg hører ikke til dem, der blindt tror paa vore Dages Modeteori om, at Kriser kan overvindes ved, at det offentlige gennem øget Forelægsomhed spreder Købekraft, som det ikke har Dækning for, altsaa ved Underbalancering af Budgetterne, og i hvert Fald er jeg ikke i Tvivl om, at denne Metode meget let fører ud i Karikaturen, hvis man ikke paa Forhaand sikrer og konstant fastholder den fornødne Ligevej på afgørende økonomiske Omraader, ikke mindst Forholdet mellem de for Produktionen opnaaelige Priser og dens Omkostninger.

Man kan maaske sige, at Statens Finanspolitik har haft en vis deflatorisk Karakter, medens omvendt dens Socialpolitik snarest har været inflatorisk, og denne Kombination har ikke vist sig at være lykkebringende, hvilket heller ikke var at vente. Naar nu yderligere hemmende Foranstaltninger bebudes, saaledes en *Arbejdstids-Reduktion* i store Dele af Industrien, er der Grund til at fremsætte en indtrængende Advarsel mod dette Eksperiment, der allerede i andre Lande har givet meget nedslaaende Resultater.

I Stedet for at overanstrenges sig med Kontrol og Regulering udadtil og Regulering indadtil, vilde det være ønskeligt, at Statsmagten i højere Grad end hidtil vendte sin Opmærksomhed paa visse Skævheder i vort økonomiske Forhold udadtil. Der er hyppigt for stor Forskel i de Vilkaar, som her i Landet bydes de udenlandske Industrier for Salget af deres Varer, og de Betingelser, som den danske Industri maa tage til Takke med for Afsætningen af sine Varer paa de paagældende udenlandske Markeder. Det maa være et rimeligt Formaal for Regeringens handelspolitiske og traktatmæssige Bestrebelse at søge sikret Grundlaget for en naturlig Udvikling af vort produktive Arbejde.

— I alle Bedømmelser selv af den nærmeste Fremtid er Spørgsmaalet om Krig eller Fred den store ubestemmelige Faktor. Men hvis vi tør tro paa Freden, som vi haaber paa den, og hvis der maa blive forundt vor Verdensdel en fredelig Arbejdsdag af Varighed, behøver vi i vort Land næppe at mistvivle om de nationale Kræfters Evne til at løse de Opgaver, som foreligger.

## DEN INTERNATIONALE SØFARTS-UDSTILLING

Den 126 Kilometer lange Albert-Kanal fra Liège til Antwerpen vil tillade en Gennemsejling for Skibe op til 2000 Tons, og vil ikke alene blive en vigtig Faktor i Landets industrielle Liv, men tillige blive en overordentlig betydningsfuld Forsvarslinie.

Belgien har ønsket at fejre dette Arbejdes Fuldførelse paa pompøs Maade, og det sker ved Aabningen af en international »Vandudstilling« i Liège fra Maj til November i Aar.

All, hvad der har Berøring med Søen, vil her blive samlet i en Række Udstillingspalæer, hvor man indgaaende vil illustrere Spørgsmaal som: Menneskehedens Kendskab til Vandet, Vandet i Videnskabens og Ingeniørkunstens Tjeneste, Skibsfarten, Fiskeri, Vandets Love, Vandets Hygiejne, Vand som Turistfaktor, Vandet og Sporten, Vandet og Moden og en lang Række andre Problemer.

I Tilslutning hertil vil der blive afholdt Kongresser, hvori Delegerede fra de fleste af Europas Lande vil deltage. Dog vil Danmark ikke blive repræsenteret, da det, trods en omfattende Propaganda, ikke har vist sig muligt at skabe tilstrækkelig Interesse for Sagen herhjemme.

# MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

## Polens Kuleksport i Februar Maaned 1930

De fra Polen i Februar Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	i 1000 T.
Tyskland (fhv. Østrig) .....	81
Ungarn .....	14
Czeko-Slovakiet .....	231
Tyskland .....	30
Sverige .....	199
Norge .....	40
Danmark .....	21
Finland .....	19
Letland .....	3
Estland .....	4
Frankrig .....	121
Belgien .....	23
Holland .....	50
Schweiz .....	11
Italien .....	150
Grækenland .....	18
Malta .....	2
Portugal .....	1
Jugoslavien .....	13
Algier .....	7
Ægypten .....	21
Øvrige Afrika .....	5
Argentina .....	10
Bunkerkul .....	140
	1214
Danzig .....	25
Ialt .....	1239

### »Dancon-Certepartiet«

Nordisk Skibsrederforening har faaet forelagt en »Chamber of Shipping Danube Berth Contract 1911«, hvortil er føjet en Række trykte Bestemmelser, hvoraf et Par vedrører Retsforholdet, efter at Konnossementet er undertegnet. Den vigtigste Bestemmelse lyder saaledes:

»If ready berth not available on ship's arrival and readiness to discharge, receivers to pay £ 25.- per day or pro rata (Sundays and holidays excluded for time lost.«

Det ligger nær at tro, at naar man har faaet indføjet en saadan Bestemmelse i Certepartiet, saa er man sikret Erstatning i Tilfælde af, at Skibet maa vente paa Losseplads. Rederiet maa imidlertid ogsaa sørge for, at Klausulen bliver paaført Konnossementet. Efter Certepartiets Klausul 10 har Afskiberne nemlig Ret til at benytte »The 1890 General Produce Black Sea, Azoff and Danube Steamer Bill of Lading og/eller the Chamber of Shipping, Black Sea, Azoff, Danube, Turkish and Eastern Mediterranean, Berth Contract Bill of Lading, 1902 (Amended 1931)«. Disse Konnossementsformer henviser ikke til Certepartiet, og Bestemmelser i Certepartiet, som ikke er indført i Konnossementet, kan derfor ikke gøres gældende overfor Modtagerne af Lasten.

Disse Konnossementsformer tilsiger ikke Skibet nogen Ret til Liggedagspenge, men giver detaljerede Regler om, hvorledes Kaptajnen skal gaa frem i Tilfælde af, at Modtageren ikke tager imod Lasten inden en nærmere angivet Tid. Han skal da selv oplosse Lasten for Ejerens Regning og Risiko. Der vil ikke altid være faktisk Adgang for Kaptajnen til at oplosse Lasten som anvist, og han kan blive nødsaget til at lade Skibet ligge og vente paa Kajplads uden at kunne kræve Erstatning hos Modtagerne for den tabte Tid. Danconcertepartierne indholder en almindelig Ophørsklausul, som fritager Befragterne for Ansvar for Liggedagspenge paa Lossepladsen.

### Kullosning i nordsvenske Havne

I Skelleftehamn og enkelte andre nordsvenske Havne er det almindeligt, at Losning af Kul og Koks foregaar til saakaldte »Kärställningar«, og for tre Havnes Vedkommende, Norrbyn, Skellefteå og Piteå, var der i Stuvnings-tarifen for 1936 anført, at der for Losning til saadanne Kärställningar skulde betales 10 Øre pr. Ton ekstra for Kul og 18 Øre pr. Ton for Koks til Arbejderne.

Der opstod Spørgsmaal om, hvorvidt et Rederi, som skulde betale *current rate* for Losningen, skulde debiteres ogsaa med disse ekstra 10 eller 18 Øre pr. Ton, eller om dette var en Debitering, som maatte bæres af Modtagerne. Skibets Forpligtelse til at losse vil jo sædvanligvis efter Certepartiet være begrænset til at levere Lasten »alongside«, og de Ekstraudgifter, der var Spørgsmaal om, paa-løb, fordi Modtagerne ønskede en speciel Lossemelode, nemlig Losning til Kärställningar, en Slags særlig højt opbyggede Stilling, som gjorde, at Lasten kunde trilles direkte ind paa Modtagernes Lagerplads. »Skuld« forelagde Spørgsmaalet for Advokater i Stockholm, som til-raadede at prøve ved Domstolene, og man tog derfor en Sag op, som nu er blevet afgjort af Sveriges Højesteret. Retten kommer til det Resultat, at Tillægsafgiften ind-

gaaer i den Betaling, som Stuverne har Krav paa for Om-bord-Arbejde, og da det i Skelleftehamn og flere andre nordsvenske Havne er en almindelig forekommende Losse-melode at losse til Kärställningar, og da der endvidere i Skelleftehamn ikke findes nogen Kran, finder Retten, at det var rimeligt, at den nævnte Lossemelode blev anvendt, og at de opsatte Omkostninger for Ombord-Arbejde maa blive at betale af Rederiet.

Rent formelt set synes denne Dom at være baade rigtig og naturlig, men paa den anden Side vilde disse Ekstra-udgifter jo have været sparet, om Lasten var blevet losset paa Kajen eller til Lægtene, saa det, der betales ekstra for, inkluderer i hvert Fald Trillingen ind til Modtagernes Lagerplads, og man er her inde paa Udgifter, som betales for Arbejde, som er Skibet uvedkommende, da dets Forpligtelser ikke gaar længere end til at levere Lasten along-side. Imidlertid er Spørgsmaalet altsaa nu afgjort af Sve-riges Højesteret, saa Rederne bør være opmærksom paa disse ekstra Tillæg, som paaløber ved Losning i nord-svenske Havne.

### Gdynia Havn i Januar 1939

Der indgik i Maanedens Løb 576 Skibe med 545.269 N.R.T. mod 530 Skibe med 571.841 N.R.T. i December 1938.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Polen .....	77	62.203
Danzig .....	3	1.212
England .....	24	38.947
Danmark .....	67	46.364
Estland .....	43	33.558
Finland .....	51	64.317
Frankrig .....	1	880
Grækenland .....	7	19.941
Holland .....	20	12.904
Litauen .....	1	585
Letland .....	20	25.417
Tyskland .....	45	27.365
Norge .....	43	35.685
Panama .....	1	803
U. S. S. R. ....	2	2.580
U. S. A. ....	8	24.920
Sverige .....	147	99.020
Italien .....	16	48.568
	576	545.269

Vareindførslen androg i Januar 119.491 Tons mod 151.594 Tons i December 1938. Af indførte Varer kan nævnes:

	Tons
Frisk Frugt .....	7.303
Saltsild .....	5.270
Raa animalsk Fedt .....	1.107
Huder .....	2.437
Tjære og Smøremidler .....	330
Uld og Uldaffald .....	2.468
Farvestoffer .....	40
Gammelt Jern .....	33.592
Maskiner, Apparater og Dele dertil .....	598
Automobiler, Motorcykler og Dele dertil ..	849
Bomuld og Bomuldsaffald .....	8.254
Vegetabilsk Fedt og Olie .....	368
Tran .....	417
Frø .....	189
Uldstoffer .....	1

Vareudførslen i Januar androg 705.861 Tons mod 624.674 Tons i December 1938. Af udførte Varer kan nævnes:

	Tons
Malt .....	426
Saltede Skinker .....	1.345
Bacon .....	1.752
Pølsevarer .....	457
Smør .....	559
Æg .....	378
Cement .....	6.623
Finér .....	1.140
Kurvemagerivarer .....	91
Eksportkul .....	490.028
Bunkerkul .....	88.696
Koks .....	19.402
Støbejern og Jernrør .....	2.550
Huder .....	281

### Varcomsætningen over Danzigs Havn i Februar Maaned 1939

Vareomsætningen over Danzigs Havn: Indførsel: 77.517,3 Tons, Udførsel: 521.550,1 Tons.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Januar Maaned 1939 androg 81.998,6 Tons, Udførslen 582.290,3 Tons.

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Den i vor sidste Beretning omtalte bedre Tone paa Kornmarkederne har holdt sig i den forløbne Uge. River Plate sluttede over 30 Baade for Lastning April/Maj, og Befragterne er stadig villige til at tage Tonnage paa Basis af de nye Minimalrater.

Til Destinationer uden for Minimalraterangen søges stadig Tonnage til Callao til 15/-, ligesom der har været enkelte Forespørgsler i Markedet for Korn til Japan/Shanghai til 20/-.

De øvrige Kornmarkeder har været inaktive, selv om der har været flere forsøgsvisse Ordre i Markedet for Korn fra Golfen til U.K. Cont. Australien sluttede yderligere Tonnage for Hvede til Shanghai/Taku Bar til Minimalraterne, ligesom enkelte Baade sluttede for Korn fra Pacifickysten til Shanghai. De opnaaede Rater i denne Trade laa omkring \$3.30 à \$3.40 pr. 2000 lbs.

Ogsaa de andre oversøiske Markeder viste en noget livligere Tone. Scrapjern fra Northern Range kan stadig sluttes til 19/- med Option af Lastning i Golfen til 20/-, men Redernes Fordring ligger ca. 1/- herover.

Sukker fra Cuba sluttedes gentagne Gange til 16/9d. à 17/-, hvilket kan gentages, Option San Domingo Lastning 16/-.

Pacifickysten tog foruden allerede nævnte Baade for Korn til Øslen, Tonnage for Scrapjern til Japan til \$3.90, hvilket kan gentages for Maj/Juni Lastning. Endvidere søges Tonnage for Lumber til Nordkina til Rater, der ligger omkring £6,000 for 450,000 cbft. bale Baad. Vancouver/U.K. indikerer uforandret 23/- à 23/6d. paa sædvanlige f.i.o. Betingelser.

Østens Markeder har været noget bedre. Soyabønner fik, som vi nævnte i vor sidste Beretning, Tonnage til 23/-, men da Rismarkedet fra Saigon pludselig viste forøget Aktivitet og sluttede flere Baade til 26/6d. stod det Soyabønnebefragterne klart, at de maatte sætte deres Rater i Vejret, saafremt de vilde tiltrække Tonnage, og i Øjeblikket kan der antagelig faas 24/6d. for April/Maj Lastning. Som allerede nævnt har der været en betydelig Efterspørgsel efter

Ris fra Saigon til sædvanlige europæiske Destinationer, og der kan fortsat sluttes Tonnage til 26/6d., maaske 27/- for April/Maj. Antracit sluttede fra Port Redon til St. Lawrence til 18/- for April Lastning, hvilket kan gentages.

Sukker Java/Rotterdam betalte 25/6d. for 9,000 Tonner Maj Lastning.

De indiske Markeder er stadig støtte, og for passende Tonnage kan opnaas 28/6d. fra Madraskysten og 25/6d. à 26/- fra Karachi Siden. Der noteres endvidere stadig Ilmenit fra Karachi Siden til USNH. til 22/6d. à 23/-.

De europæiske Markeder har været uforandrede. Der er stadig ret god Tilgang af nye Trælastordrer, men de opnaelige Rater er kun lige sejlbare. Det menes imidlertid, at Befragterne senere paa Sæsonen vil blive tvungne til at betale højere Rater, idet Importbehovet for Østersøtræ vil blive ret store saavel i England som i Holland, Belgien og Frankrig.

Kul fra Østkysten til Danmark ligger omkring 4/6d. à 5/- afhængig af Størrelse og Ekspeditioner. De øvrige Kulmarkeder har vist ret god Aktivitet. Til Middelhavet har Raterne været faste og 7/- er betalt flere Gange fra Østkysten til Port Said. Tyne/Wales — Lower Plate indikerer 10/6 forsøger 11/- for April Tonnage.

Det hjemgaaende Marked fra Middelhavet viser kun ringe Udsving, og selv med de bedre Rater, der er opnaelige for Kul fra U.K. til Middelhavet, vil en Rundtur kun give et minimalt Overskud.

Paa Timechartermarkedet synes Aktiviteten knapt at være saa stærk som i den forløbne Uge. I Vestindiafarten ligger Rateniveauet uforandret paa \$1.40 for 3000 Tonner og \$1.25/\$1.30 for 4000 Tonner for Rundtur. Større Tonnage synes i Øjeblikket at være vanskelig at placere til tilsvarende Rater. Af øvrig Forretning skal nævnes 8300 Tons Diesel Levering USNH Tilbagelevering U.K. \$1.90 for trip across. 8300 Tonner 5/7 Maaneder Levering og Tilbagelevering USNH \$1.15.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 4.900 Tons Korn, ca. 2.500 Tons Sild, ca. 1.700 Tons Sten, ca. 34.700 Tons Erts, ca. 6.800 Tons Svovkies, ca. 11.700 Tons Kul, ca. 1.100 Tons Melasse, ca. 4.200 Tons Gødningsstof, ca. 3.800 Tons Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 79.900 Tons Korn, ca. 7.500 Tons Bælgfrugt, ca. 6.800 Tons Mel, ca. 316.000 Tons Kul, ca. 20.800 Tons Koks, ca. 1.300 Tons Oliekager, ca. 9.700 Tons svovlsur Ammoniak, ca. 54.900 Tons Træ, ca. 6.200 Tons Jern og Staal.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## D.F.D.S.'s Generalforsamling

Det Forenede Dampskibsselskabs Generalforsamling lededes af Højesteretssagfører Holten-Bechtolsheim. Formanden, Grosserer Laage-Petersen udtalte Mindeord om afdøde Direktør Otto E. Andersen, hvorefter Direktør Kørbing aflagde Beretning og Regnskab, som vi tidligere har omtalt. I de sidste 5 Aar har Selskabet af Driftsindtægterne anvendt 30½ Mill. Kr. eller lidt mere end Alikekapitalen til Afskrivning paa Skibene eller til Henlæggelse.

Selskabets Flaade bestaar for Tiden af 43 Lastskibe, der er bogført til 8,380,000 Kr. eller 63,92 Kr. pr. Ton d.w. Af disse er de 20 nedskrevet til Ophugningsværdien. Desuden ejer Selskabet 5 Dieselmotor-Lastskibe, der er bogført til 4.134,000 Kr. eller 91,46 Kr. pr. Ton d.w.

Resten af Flaaden bestaar af 48 Passager- og Eksportskibe — 32 Dampskibe og 16 Motorskibe, der er bogført til 34,525,000 Kr., og heraf er 7 Skibe nedskrevet til Ophugningsværdien. Endelig ejer Selskabet 10 Bugserfartøjer — inklusive Isbryderen »Bryderen« — Kulelevatoren »Alfa« og tre Motorbaade, der tilsammen er bogført til 268,500 Kr. Heraf er 4 Bugserfartøjer nedskrevet til Ophugningsværdien.

I alt er Selskabets Flaade opført til 47,307,500 Kr. Eksklusive de 27 Skibe, der er nedskrevet til Ophugningsværdi, er de resterende 69 Skibes Gennemsnitsalder 17½ Aar.

Regnskabet godkendtes, og til Bestyrelsen genvalgte In-

geniør Knud Højgaard og Gaardejer Johs. Kyed. I Stedet for afdøde Direktør Otto E. Andersen valgtes Bankdirektør Poul Andersen.

## »Dannebrog«s Generalforsamling

Dampskibsselskabet Dannebrog har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Stein. Skibsreder Chr. Harhoff aflagde den tidligere omtalte Beretning og fremlagde Regnskabet, der ligeledes har været offentliggjort. Aktionærerne faar som bekendt 10 pCt. Udbytte.

Generalforsamlingen gav enstemmig Descharge for Regnskabet og genvalgte Direktør Chr. G. Hansen til Bestyrelsen samt Grosserer Hans Tegner til Revisor.

## Dansk-Norsk

Beretningen paa Dansk-Norsk Dampskibsselskabs Generalforsamling blev aflagt af Bankier P. Hagemann. I Aarets første fem Maaneder havde Sejladsen været normal og nogenlunde lønnende, men senere blev Selskabet udsat for en Række Forhold, hvorved en Del af det indtjente Overskud blev sat til, saaledes Opbringelsen af Selskabets eneste Skib, Damperen »Niels R. Finsen«, af Franco-Trawlere i Juni. Den blev frigivet nogle Dage senere, men Begivenheden kostede dog Selskabet et forholdsvis anseeligt Beløb baade direkte og indirekte.

Samtidig var Driftsomkostningerne steget meget stærkt, og Skatterne havde tyngtet haardt. Selskabet har i 1938

betalt 40,000 Kr. i Skatter, deraf alene i Merindkomstskat godt 36,000 Kr. eller 12 pCt. af Aktiekapitalen.

Selskabets Damper har i den sidste Maanedes Tid været oplagt, men man haaber, at det inden alt for længe vil vise sig muligt at finde Beskæftigelse til sejlbare Fragter.

Som tidligere omtalt kan der ikke betales Udbytte for 1938. For 1937 var Udbyttet 12 pCt. Regnskabet, der aflagdes af Skibsreder R. A. Robbert, udviser et Driftsoverskud paa Damperen paa ca. 20,000 Kr. Herfra gaar Administration, Bestyrelshonorar, Tab ved Havari o. s. v., ialt 15,000 Kr., saaledes at der bliver et Netto-Overskud paa 5000 Kr. Hertil kommer Saldoen fra det gode Aar 1937, ialt 56,000 Kr., men Skatterne har som nævnt andraget 40,000 Kr., der skal trækkes fra. Imidlertid kommer de ikke til at virke med deres fulde Vægt, idet Selskabet har faaet Penge tilbage fra Skattevæsenet. Ved en Revision af Selskabets Skattesager har det faaet godt 5000 Kr. refunderet, saaledes at der bliver ialt 26,000 Kr. til Disposition. Heraf afskrives 10,000 Kr. paa »Niels R. Finsen«, medens Resten overføres til det nye Aar.

### Generalforsamling

Dampskibsselskabet »Orion« har afholdt ordinær Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører *Krenchel*. Skibsreder *Jelstrup* aflagde Beretning og Regnskab:

Stilstanden i Beskæftigelsen, der var tilstede ved Aarets Begyndelse, holdt sig Aaret igennem; Lagrene rundt om var fyldte, og som Følge af manglende Afræk faldt Fragt-raterne, og de i nogle Markeder etablerede Minimalrater blev ikke overholdt.

Den ene af Baadene har næsten hele Aaret været i amerikansk Timecharter til en nogenlunde god Rate. De to andre har udført transatlantiske Rejser og været beskæftiget paa Østersøen og Hvidehavet, men den ene har hele Aaret været forfulgt af Uheld ved lange Rejser og Ophold, saaledes at den knapt nok har kunnet indsejle løbende Driftsudgifter. Alle tre Baade har været oplagt og henligget for Reparationer i 103 Dage, hvilket har paavirket Aarsresultatet.

Indeværende Aars første Maaneder er begyndt med følgelig Mangel paa Beskæftigelse, men det er efterhaanden lykkedes at faa Baadene anbragt i Fart mellem Vestindien og De forenede Stater, og der er Haab om, at dette Marked, i hvilket vore Baade endnu er velegnede, vil udvikle sig i nogenlunde gunstig Retning.

Af Aarets Overskud, 171,073 Kr., afskrives 100,000 Kr.

paa Skibene og henlægges 32,572 Kr. til lovmæssig Reserverfond, medens Resten overføres i ny Regning.

### A. E. Sørensens Svendborg-Rederier

Syv af de af Skibsreder A. E. Sørensen disponerede Rederier har holdt Generalforsamling i Svendborg. Landsretssagfører Elmquist dirigerede. For Rederiaktieselskabet »Asla« havde Aaret 1938 ikke været særlig straalende, men man havde dog været skaanet for alvorlige Uheld. Driftsregnskabet balancerede med 54,529 Kr. og Status med 78,127 Kr., det indtjente Overskud paa ca. 2000 Kr. afskrives paa Skibet.

Rederiaktieselskabet »Ellin« havde haft et godt og heldigt Aar helt igennem. — Driftsregnskabet balancerede med 71,075 Kr. og Status med 82,010 Kr. Overskudet androg 8917 Kr. — Der gives et Udbytte af 10 pCt.

Rederiaktieselskabet »Dannebrog« havde været ude for forskellige Uheld i Aarets Løb, Skibet havde haft et Par Grundstødninger, som havde forvoldt Tab. Driftsregnskabet balancerede med 68,965 Kr. Status med 104,049 Kr. Overskudet androg 6512 Kr. Der gives 6 pCt. i Udbytte.

Rederiaktieselskabet »Lunden« havde det fineste Resultat at opvise. Driftsregnskabet balancerede med 77,638 Kr. Status med 122,463 Kr., Driftsoverskudet var 12,542 Kr. Aktionærerne faar 12 pCt. i Udbytte.

Paa Dampskibsselskabet »Concordia«s Generalforsamling aflagde Formanden, Direktør I. C. Madsen Beretning om det forløbne Driftsaar, der ikke havde været saa godt, idet Selskabets Damper »Norco« kun har været i Fart i 185 Dage, men trods de vanskelige Forhold er det dog lykkedes Rederen indenfor det Tidsrum, hvor Damperen har været i Fart, at opnaa relativt gode Farter.

Skibsreder A. E. Sørensen forelagde Regnskabet, der balancerede med 166,347 Kr. og viste et Overskud paa 1060 Kr., som overføres i ny Regning. Da Selskabets Status er god, og da man ikke har nogen Bankgæld, besluttedes det af Udbyttereguleringsfonden, som udgør 18,000 Kr., at udbetale et Udbytte paa 5 pCt. eller ialt 7500 Kr.

Rederiaktieselskaberne »Garibaldi« og »Gerda« har ligeledes afholdt Generalforsamling.

Af Beretningen for »Garibaldi« fremgik, at Driftsaaret 1938 var forløbet nogenlunde, og Skibet havde været forskaanet for Uheld af nogen Art. Driftsregnskabet balancerede med 57,524 Kr. og udviste et Overskud stort 6045 Kr.; Status balancerede med 67,901 Kr. Der udbetales 6 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

I Beretningen for »Gerda« oplyses, at Skibet kom altfor sent i Fart paa Grund af uheldige Forhold paa Fragtmarkedet, saa Sæsonen blev for kort til, at Resultatet af Aarets Sejlads kunde blive helt tilfredsstillende. I indeværende Aar ser det derimod bedre ud; »Gerda« er nemlig allerede i Fart og paa Rejse fra England til Gølle. Driftsregnskabet balancerede med 63,959 Kr. og udviste et Overskud paa 5604 Kr.; Status balancerede med 115,646 Kr. Det vedtoges at afskrive Overskudet.

### Nyt Skib fra Frederikshavn

Frederikshavn Værft og Flydedok har afleveret et stort Motorskib til det franske Rederi *Saga*. Skibet, der har faaet Navnet »Sahell«, er paa 320 Fod og er forsynet med en Burmeister & Wain-Dieselmotor. Dets meget store Lastrum er specielt indrettet med særligt konstruerede Cisterner til Transport af Vin fra Algier til Tunis. Ved Prøveturen var Farten 16 Knob.

### For 23 Millioner Kroner Merimport af engelske Varer

Paa et Spørgsmaal i Underhuset om Handelsoverenskomsten med Danmark udtalte Handelsminister Stanley, at der fornylig var blevet drøftet visse Handelsspørgsmaal med de kompetente danske Myndigheder, og det var Ministeren en Glæde at kunne sige, at den danske Regering havde fremsat et Tilbud, der var blevet modtaget af den engelske Regering og som gik ud paa, at der i 1939 skulde gives Tilladelse til en yderligere Indførsel af engelske Varer til Danmark til et Beløb af 23 Millioner Kroner. Den forøgede Indførsel omfattede en lang Række Varer, men efter Overenskomst med den danske Regering var Listen fortløbig.

### Lavvandet forhindrede Søsætningen

Fra Aalborg Værft skulde Fredag Formiddag søsættes Skib Nr. 2, »Østbornholm«, til det Østbornholmske Dampskibsselskab. Selskabets Formand, Dir. Sonne Hansen, Nexø, og de fleste Medlemmer af Selskabets Bestyrelse samt Borgmester A. Pedersen, Svancke, var mødt for at overvære Søsætningen, som imidlertid maatte udsættes paa Grund af stærkt Lavvande i Limfjorden. Derefter gik Selskabets Bestyrelse samt Borgmestrene A. Petersen, Allinge, og T. Hansen, Hasle, om Bord i »Nordbornholm« til en Prøvesejlads, der varede hele Dagen. Om Aftenen sejlede »Nordbornholm« til København og indgik straks i Ruten mellem København og de østbornholmske Havne.

**Det forenede Dampskibs-Selskab**  
AKTIESELSKAB  
Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

---

**FRAGT- & PASSAGER RUTER**  
mellem  
KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
Brasilien — Nordafrika — Italien —  
Spanien — Portugal — Frankrig —  
Belgien — Tyskland — Storbritannien —  
Island — Norge — Sverige — Danzig —  
Letland — Litauen — Estland —





## D.D.P.A.s 50 Aars Jubilæum

1889 blev Petroleumshandelen i Danmark sat i System: tre københavnske Storkøbmænd, Grosserer Jørgen Jensen, Grosserer Johs. M. Holm og Konsul Rudolph Wulff, mødtes paa et lille Kontor i Vestergade og dannede Det danske Petroleums Aktieselskab, som i Lørdags fejrede sit 50 Aars Jubilæum.

Fra Amerikas Kilder direkte til den danske Forbruger blev et af Selskabets Programpunkter, og de tre Købmænd fik hurtigt at mærke, at Tiden var det nye Selskab gunstig. Det hjemlige Forbrug steg fra Aar til Aar, og samtidig forbedredes de tekniske Hjælpemidler ved Transport og Afsætning.

Der voksede snart en hel lille Petroleumssby frem paa Refshaleen med store Tanke, Kontorer o. s. v. En kolossal Udvikling er foregaaet siden. Jubilæet markeres bl. a. ved, at det hidtil anvendte »Standard« Navn forsvinder til Fordel for det lille Ord »Esso«. Det blev ogsaa Navnet paa det samtidige søsatte Skib. Der er god Grund til at lykønske dette udmærkede ledende Selskab, der har vundet en saa enestaaende Position.

## Skoleskibet »Danmark«s Bestyrelsesraad

Under 25. Marts har Ministeriet for Handel og Søfart for Tidsrummet indtil 1. Oktober 1941 genudnævnt Dir. J. A. Korbjerg, Skibsrederne L. R. Schmidt og E. B. Kromann, Kapt. H. P. Hagelberg og Forretningsfører H. J. Christiansen, samt nyudnævnt Dir., Kapt. C. E. Silfverberg til Medlemmer af Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark«.

## Gotland

Paa Marinlitteraturforeningens Förlag i Stockholm er udkommet et overordentlig interessant og instruktivt Værk »Gotland«, en forsvarsteknisk og økonomisk-geografisk Studie af Orlogskaptajn Henning Hammargren, med Forord af Prins Oscar Bernadotte og Bidrag af bl. a. Professor Knud Fabricius. Enhver historisk-interesseret vil læse Bogen og studere dens Tabeller med samme Interesse som en spændende Roman, og den omstridte Ø, der saa ofte har været i Danmarks Besiddelse, er nu et Fredens og Turisternes Eldorado, som enhver, der har set den, længes tilbage til.

## Ordensdekoration

Skibsreder, Generalkonsul H. Gether, der i Forvejen er Ridder af Dannebrog, er udnævnt til Dannebrogsmænd.

## Ny Havnefoged i Næstved

Næstved Byraad har ansat Havneassistent E. Calum som Havnefoged i Stedet for afdøde Havnefoged L. Nielsen.

## Jubilæumsgave

Ved D.D.P.A.s Jubilæum Lørdag overrakte Burmeister & Wains Direktion det jubilerende Selskab en Model af Tankskibet M/S »Christian Holm«, det første Tankskib, B. & W. har bygget, og som nu er i D.D.P.A.s Besiddelse. Modellen er helt igennem udført af Sølv og er et meget smukt Stykke Kunsthaandværk fremstillet paa Hofjuveler Dragsteds Værksted. Modellen bærer følgende Inskription:

»Generalkonsul Chr. Holm, administrerende Direktør for Det Danske Petroleums Aktieselskab, i Anledning af 50 Aars Dagen for Selskabets Stiftelse.

A/S Burmeister & Wains  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
1. April 1939.

## PERSONALIA

## 60 Aar

Den 8. April fylder tidligere mangeaarig Fører i D/S »Dannebrog«, Kaptajn Christian Andersen, 60 Aar. Kaptajn Andersen gik i Land 1938 og er bosiddende i Svendborg.

## Dødsfald

En af Det forenede Dampskibs-Selskabs kendte Føre, Kaptajn H. O. C. Basbøll er død, 55 Aar gl.

Efter at have gennemgaaet Navigationskolen ansattes han i 1906 i Holm & Wonsild, men overflyttedes tre Aar senere til D. F. D. S. For to Aar siden udnævntes han til Kaptajn og fik »Charkow« at føre.

Han var en meget dygtig Sømand, der var afholdt overall.

Sliftern af Sømandshøjskolen i Svendborg, fhv. Forstander Wilh. Rasch, er død, 71 Aar gammel. Han var Forstander for Sømandshøjskolen i Svendborg fra Oprettelsen i 1906 til 1921. Desuden var han en af de ledende Mænd indenfor Sømandsmissionen.

Fhv. Skibsfører J. H. Staugaard, Ærø, er død, 65 Aar gl. Staugaard har gennem Aarene ført forskellige Skibe, saaledes Tremasterne »Veritas« og »Hejmdal« og 4-m. Sk. »Gerdas«, ligesom han har været Ejer og Fører af Tjalken »Ebba«.

## POSITIONSLISTE PR. 4. APRIL 1939

## A

s.s. Aalborg ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. Aarø, Bastrup, afg. Philadelphia Pa. 1.4.  
s.s. Aase afg. Leghorn 28.3. til Carrara.  
m.s. Aase Mærsk afg. Suez 30.3.  
s.s. Absalon afg. Aalborg 29.3. til Gdynia.  
m.s. African Reefer afg. Dakar 27.3.  
m.s. Afrika, Broholm-Jensen, afg. Aalborg 3.4. til Gøteborg udg.  
s.s. Agnete ank. Sete 29.3.  
s.s. Agnete Mærsk ank. Frederikshavn 23.3.  
s.s. Alabama afg. Rio 25.3. til Madeira.  
s.s. Alf ank. Methil 31.3.  
s.s. Alfa afg. Gdynia 26.3.  
s.s. Algarve ank. Marscille 3.4.  
s.s. Algier ank. Catania 4.4.  
m.s. Almena afg. Jaffa 20.3.  
m.s. Alsia, Borch, pass. Colombo 1.4. p. R. t. Penang udg.  
s.s. Alssund, Hansen, afg. Baltimore 1.4. til La Quagra (Venezuela).  
m.s. American Reefer ank. Los Angeles 27.3.  
m.s. Amerika, Dahl, ank. Hull 31.3.  
m.s. Anglo Mærsk afg. Aruba 27.3.  
s.s. Anna pass. Ushant 28.3.  
m.s. Anna Mærsk ank. Shanghai 31.3.  
m.s. Annam, Skjoldam, pass. Yawata 29.3. p. R. t. Singapore hjg.  
s.s. Anne afg. Alexandria 8.3. til Jaffa.  
m.s. Argentina ank. Kbhvn. 31.3.  
m.s. Arizona afg. Kbhvn. 18.3. til River Plate.  
s.s. Arnold Mærsk afg. Lisbon 31.3.  
m.s. Asbjørn, Bjark, ank. Shanghai 1.4.  
m.s. Asia, Andersen, pass. Cape of Good Hope 24.3. p. R. t. Freemanlle udg.  
s.s. Aslaug ank. Tripoli (Syrien) 26.2.  
m.s. Asnæs pass. Southend 1.4.  
m.s. Astoria, Nørregaard, afg. Portland Ore. 26.3.  
s.s. Astra afg. Callo 30.3. til Cristobal.  
s.s. Astrid, Madsen, afg. Cienfuegos 30.3. til New York.  
s.s. Avance oplagt.  
m.s. Australian Reefer afg. Haifa 23.3.

m.s. Australien, Rasmussen, pass. Finisterre 1.4. p. R. t. Sydney udg.

## B

s.s. Belgien ank. Gdynia 30.3.  
m.s. Bente Mærsk afg. Tripolis 19.3.  
s.s. Bergenshus afg. Bergen 4.4. til Alesund og Trondheim.  
s.s. Bertha oplagt.  
s.s. Bes pass. Dungeness 31.3.  
s.s. Betta pass. Gib 27.3.  
s.s. Betty Mærsk afg. Trinidad 22.3.  
s.s. Birgit, Vilsmark, pass. 600 Miles fra Dover 31.3.  
s.s. Birgitte afg. London 30.3.  
s.s. Birte, Rasmussen, i Timecharter paa Vestindien.  
s.s. Boga, Nielsen, oplagt.  
m.s. Bonita, Farup, pass. Dardanellerne 2.4.  
m.s. Boringia, Kolls, afg. Middlesbro 3.4. til Antwerpen udg.  
m.s. Bornholm, Sørensen, afg. Rotterdam 25.3.  
s.s. Bothal, Hansen, afg. Danzig 28.3. til Rouen.  
s.s. Brasilien afg. Buenos Aires 1.4. til Madeira.  
m.s. Brazilian Reefer pass. Cristobal 20.3.  
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Buenos Aires 1.4.  
s.s. Britta afg. Wolgast 29.3.  
s.s. Broholm afg. Haifa 20.3. til Antwerpen.  
s.s. Brosund, Bundesen, pass. 36° N., 75° W. 2.4. p. R. t. Charleston, S.C.  
s.s. Brynhild afg. Santos 4.4. til Madeira.

## C

m.s. California afg. Oslo 30.3. til River Plate.  
s.s. Carmen afg. Chantenay 29.3.  
m.s. Canada, Knudsen, afg. Puerto Armuelles 29.3. til Los Angeles udg.  
m.s. Canadian Reefer afg. Guayaquil 24.3.  
m.s. Caroline Mærsk afg. Tampico 29.3.  
s.s. Charkow ank. Kbhvn. 3.4.  
m.s. Chastine Mærsk ank. New York 23.3.  
m.s. Chile, Larsen, afg. London 1.4. til Nakskov hjg.  
m.s. Chilean Reefer afg. San Francisco 21.3.  
s.s. Christiansborg ank. Reykjavik 30.3.  
s.s. Chr. J. Kampmann afg. St. Lucia 22.3. til Philadelphia.  
m.s. Chr. Holm ligger i Ellesmere Port.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3.4.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,25	AMSTERDAM.....	254,85
BERLIN.....	192,10	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	12,85	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	80,90	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	107,60	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,40	WARSAWA.....	90,80

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. River Plate 8.3.  
 s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Aalborg 1.4. til Burntisland.  
 s.s. *Clara Clausen* afg. Horsens 22.3. til Lybæk.  
 s.s. *Clara*, Jensen, oplagt.  
 m.s. *Columbia*, Bronér, afg. Kobe 31.3.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Bona 30.3.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Huelva 30.3.

## D

s.s. *Dagmar* afg. Barry 23.3.  
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 3.4.  
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Norrkøping 30.3.  
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Methil 2.4.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Suez 3.4. til Port Sudan  
 hjg.  
 m.s. *Danmark* ank. Baytown 31.3.  
 s.s. *Delaware* afg. New York 25.3. til Oslo.  
 s.s. *Douro* ank. Hamburg 3.4.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Santo Domingo 25.3.  
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Helsingør 22.3.  
 s.s. *Ebro* afg. Leixoes 31.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Effe Mærsk* ank. Grangemouth 28.3.  
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 23.3.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Curacao 31.3.  
 s.s. *Elite*, Rasmussen, ank. Nørresundby 1.4.  
 s.s. *Elisabeth* ank. Danzig 28.3.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Algiers 29.3.  
 s.s. *Ellen* oplagt.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Danzig 2.4.  
 s.s. *Else* afg. Gdynia 28.3.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. San Pedro 26.3.  
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Macoris 21.3.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Fredericia 2.4. til Hartlepool.  
 s.s. *Erik Boye* ank. Cardenas 27.3.  
 s.s. *Erna* afg. Antwerpen 28.3.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. San Francisco 2.4. hjg.  
 s.s. *Ester* ank. Marseille 29.3.  
 s.s. *Estland*, Hartz Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 25.3. p. R. t. Liverpool.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas 31.3. til London  
 hjg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, oplagt.  
 s.s. *Finland* afg. Aabenraa 29.3.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Penang 30.3. til Colombo hjg.  
 s.s. *Flynderborg* afg. Tunis 1.4.  
 s.s. *Frankrig* ank. Danzig 29.3.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Glasgow 1.4.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 9.2.  
 s.s. *Freya* ank. Helsingør 30.3. for Dokning.  
 s.s. *Frida* afg. New York 24.3.  
 s.s. *Frode* afg. Neufahrwasser 23.3. til Gulfen.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Mobile 2.4. til Galveston.  
 s.s. *Gerda* afg. Algier 28.3.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. Casablanca 1.4.  
 s.s. *Gerd* ank. Palermo 21.3.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Boston 31.3.  
 s.s. *Gorm* afg. New York 21.3. til Oslo.  
 s.s. *Grete* afg. Haifa 27.3.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Los Angeles 24.3.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, oplagt.  
 s.s. *Gudena* ank. Akrenæs 22.3.  
 s.s. *Gudrun* ank. Dakar 21.3.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. London 29.3.  
 s.s. *Gunhild* pass. Skagen 26.3.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Malta 25.3.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 7.3. til Swatow.  
 s.s. *Gyda* ank. Gibraltar 19.3. p. R. t. Southampton.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Helsingborg 3.4.  
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.  
 s.s. *Halfdan* forv. afg. Bordeaux 5.4. til La Pallice.  
 s.s. *Hanne* afg. Grangemouth 15.3. til Sakskøbing.  
 s.s. *Hans Broge* pass. Zeebrügge 24.3.  
 s.s. *Hans*, From, afg. Helsingør 4.4.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Port of Spain 14.3.

s.s. *Harald* ank. Swansea 2.4.  
 s.s. *Harriet* ank. Wiborg 28.3.  
 s.s. *Helene* afg. Rochester 29.3.  
 s.s. *Helga* afg. Salaverry 24.3.  
 m.s. *Helvig* afg. Haifa 21.3.  
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Harburg 31.3.  
 s.s. *Henry Tegner* afg. Kirckaldy 30.3. til Hull.  
 m.s. *Herdis* ank. Las Palmas 25.3.  
 s.s. *Hilde* afg. Gdynia 14.3. til Hobro.  
 s.s. *Hindsholm* forv. afg. Aalborg 4.4. til Nørresundby.  
 s.s. *Holland* ank. N. Waterweg 29.3.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. Yokohama 23.3.

## I

s.s. *Inga* oplagt.  
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Lisbon 27.3. til Naples.  
 s.s. *Inger* pass. Gibraltar 29.3.  
 s.s. *Inger Toft* ank. Port Kelah 1.4.  
 m.s. *India*, Krarup, afg. Penang 3.4. til Port Said hjg.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, afg. Lake Charles 30.3.  
 m.s. *Ireland*, Meinertz, ank. Ceara 30.3.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 2.4. til Danzig.  
 s.s. *Ivar* afg. New York 31.3. til Tanamo (Cuba).

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* afg. Kbhvn. 5.4. til Riga, Liepaja og  
 Memel.  
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. Casablanca 28.3.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Tampico 15.3.  
 m.s. *Java*, Christensen, ank. Kobe 1.4. udg.  
 s.s. *Jenny* afg. Grangemouth 29.3.  
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Aalborg 29.3.  
 s.s. *Johanne* afg. Wiborg 28.3.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Zeebrügge 31.3.  
 s.s. *Jolantha* i Dok i Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* afg. Barry 25.3.  
 s.s. *Juliane* oplagt.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Aden 3.4. til Port Said hjg.  
 s.s. *Jutta* afg. Alexandria 28.3.  
 s.s. *Jytte* ank. Fredericia 13.3.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 2.4.

## K

s.s. *Kai, Friis*, afg. Zeebrügge 1.4. til Vestindien.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Baltimore 30.3.  
 s.s. *Karen* afg. Svendborg 27.3.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Helsingør 1.4.  
 s.s. *Karla* afg. Alexandria 18.3.  
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 1.4. til Manchester.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Abadan 26.3.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Tail of Bank 28.3. til Danmark.  
 s.s. *Kentucky* i Dok i Frederikshavn siden 22.2.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Manila 3.4. til Hongkong hjg.  
 s.s. *Kirsten* ank. Hamburg 23.3.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Saloniki 30.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, oplagt i Randers.  
 s.s. *Knud* ank. Liverpool 1.4.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rulefart mellem San Francisco, Los  
 Angeles & Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud Willemoes* ank. Esbjerg 25.3.  
 s.s. *Knut* afg. Tunis 28.3.  
 s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* ank. New York 24.3.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. London 1.4. hjg.  
 s.s. *Lars Kruse* pass. Las Palmas 29.3. p. R. t. Rouen.  
 s.s. *Laura* afg. Cardiff 22.3.  
 m.s. *Laura Mærsk* afg. Savannah 30.3.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Kosischang 29.3.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Shanghai 28.3.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Baltimore 31.3.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
 s.s. *Lilian* afg. Sete 28.3.  
 s.s. *Lily* pass. Gibraltar 28.3.  
 s.s. *Linda* afg. Cardiff 19.3.  
 s.s. *London*, Hansen, oplagt i København.  
 s.s. *Lotta* afg. Haifa 19.3.  
 s.s. *Lotte* afg. Zeebrügge 22.3. til Aalborg.  
 m.s. *Louisiana* afg. Göteborg 15.3. til River Plate.  
 m.s. *Lundby* ank. Kbhvn. 30.3. for Dokning.

## M

s.s. *M. C. Holm* afg. Cardiff 30.3. til Nakskov.  
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 4.4.  
 s.s. *Maja* afg. Amsterdam 29.3.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Shanghai 1.4. til Hongkong hjg.  
 s.s. *Manila* afg. Hamborg 27.3.  
 s.s. *Mano* Albertsen, afg. Cadiz 23.3.  
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Shanghai 1.4.  
 s.s. *Margrete* afg. Goole 27.3.  
 s.s. *Marianne* afg. Gravesend 30.3. til Middlesbro.  
 s.s. *Margit*, Johansen, pass. Guautanama 26.3. p. R. t.  
 Cardenas.  
 s.s. *Margrethe* ank. London 4.4.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 28.3.  
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 19.3.

s.s. *Marie Toft* pass. København 3.4.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Freetown 29.3.  
 m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 3.4. til Casablanca.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Nantes 2.4.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Riga 27.3.  
 s.s. *Marx* ank. Gdynia 29.3.  
 s.s. *Maryland* afg. Buenos Aires 5.4. til Santos.  
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 1.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Gibraltar 29.3.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Bangkok 23.3. udg.  
 s.s. *Mercur* oplagt.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Honkong 26.2. til Bangkok.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Kbhvn. 3.4. Danzig.  
 s.s. *Najaden* ank. Wiborg 26.3.  
 s.s. *Nancy* ank. Wolgast 28.3.  
 s.s. *Nerma* ank. Wiborg 28.3.  
 s.s. *Nevada* ank. Frederikshavn 24.3.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Wakamatsu 28.3.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Panama 23.3.  
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.  
 s.s. *Niobe* afg. Flensborg 29.3.  
 s.s. *Norco* oplagt.  
 s.s. *Nordbo* afg. Boston 14.3. til New York.  
 s.s. *Nordborg* ank. Ardrossan 30.3.  
 s.s. *Nordby* afg. Gravesend 31.3. til København.  
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 14.3. til Kobe.  
 m.s. *Nordfarer* afg. New York 22.3. til Rio de Janeiro.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Antwerpen 24.3. til Norfolk.  
 m.s. *Nordhval* ank. Seattle 21.3.  
 m.s. *Nordkap* ank. Buenos Aires 21.3.  
 s.s. *Nordlys* ank. Balboa 25.3.  
 m.s. *Nordpol* pass. Brunsbüttel 3.3. p. R. t. U.S.A.  
 m.s. *Nordvest* afg. Saigon 25.3. til New York.  
 m.s. *Normandiel*, Haure-Petersen, ank. Norfolk 1.4.

## O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 4.4.  
 s.s. *Olaf* i Dok i Aalborg.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* ank. Liverpool 25.3.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Antwerp 23.3.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Liverpool 19.3.  
 m.s. *Oregon* afg. Pernambuco 24.3. til Lissabon.  
 s.s. *Orion* afg. Chester (Pa.) 28.3.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Kolding 1.4.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Helsingør for Rep. 24.3.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Huelva 28.3.

## P

s.s. *P. Madsen* afg. Freetown 26.2.  
 s.s. *P. N. Damm* ank. Pt. aux Basques 30.3.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, afg. Sfax 3.4. til Antwerpen hjg.  
 s.s. *Paula* afg. Haifa 28.3.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Gdynia 3.4. til Cette & Nice.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Kobe 1.4. til Yawaza udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Baltimore 23.3.  
 s.s. *Pia* pass. Danzig 3.4.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Oslo 2.4.

## R

s.s. *Randa* afg. Malta 25.3.  
 m.s. *Ragnhild* afg. New York 22.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Riga* ank. Antwerpen 2.4.  
 s.s. *Rigmor* ank. Hamburg 28.3.  
 s.s. *Rikke* afg. Zeebrugge 24.3. til Huelva.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 5.4. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Gdynia 31.3.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Port Said 27.3.  
 s.s. *Robert* pass. Sagres 28.3.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Danzig 30.3.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 4.4. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Tocopilla 31.3.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Ølfjord 28.3.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Gdynia 3.4.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. til Aarhus 3.4.  
 s.s. *Seine* forv. afg. Danzig 4.4. til Tallin og Riga.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. St. Johns N.F. 30.3.  
 m.s. *Scandia*, Vøring, ank. Mersilles 2.4. udg.  
 s.s. *Selma* pass. Cap Verde 24.3.  
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 21.3.

**BRUG**  **KUN**

**Hempels** **Skibsfarver**

**INDENBORDS** **UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. San Vincent 3.4. hjg.  
 s.s. *Sicilien* afg. Haifa 26.3. til Rotterdam.  
 s.s. *Signe* ank. Lybæk 22.3.  
 s.s. *Sigrun* afg. Nørresundby 4.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Sigrid* ank. Bastia 25.3.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Nice 29.3.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.  
 s.s. *Skagerak* ank. Nizza 28.3.  
 s.s. *Skagen* ank. Danzig 31.3.  
 s.s. *Skandia* ank. Antwerp 4.4.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Skjold* afg. Kbhvn. 4.4. til Dunkirk.  
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 4.4. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Philadelphia 1.4.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Fredericia 31.3.  
 s.s. *Sophie* pass. Brunsbüttel 28.3.  
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 3.4. til Randers og Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 39° N. 20° W. 30.3. p. R. t. Casablanca.  
 m.s. *Stensby* forv. afg. Frederikshavn 7.4. til St. Lawrence.  
 s.s. *Stella* pass. Malta 26.3.  
 s.s. *Stjerneborg* afg. Osaka 25.3. 1.4: 46° 33' n. Brd. 167° 19' ø. Lgd.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Randers 1.4.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Kalundborg 27.3.  
 s.s. *Svanholm* afg. Alexandria 1.4. til Algier.  
 s.s. *Svanhild* ank. Kbhvn. 30.3.  
 s.s. *Suava* afg. Antwerpen 4.4. til Kbhvn., Aarhus og Vejle.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Bermuda 27.3.  
 s.s. *Soborg* ank. Ymuiden 2.4.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 5.4. til Aalborg, Randers og Nakskov.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Shanghai 3.4.  
 s.s. *Tanja* afg. Cardiff 25.3.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. Yokohama 4.4.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Nakskov 5.4.  
 s.s. *Tennessee* afg. Aalborg 2.4. til New York.  
 s.s. *Tekla* ank. Dakar 14.3.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Las Palmas 23.3. til Barcelona.  
 s.s. *Tomsk* afg. Antwerpen 3.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Kbhvn. 26.3.  
 s.s. *Tovelil*, Ewers, afg. Huelva 1.4.  
 s.s. *Transporter* afg. Blyth 30.3. til Odense.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Fowey 5.4.  
 s.s. *Trondhjem* forv. afg. Stettin 5.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Tula* afg. Algier 30.3. til Alexandria.  
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 29.3.  
 m.s. *Tureby* ank. Santos 31.3.

## U

s.s. *Uffe* forv. afg. Horsens 4.4. til Aalborg.  
 s.s. *Ulla* ank. Santos 26.3.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Bona 30.3.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Boston 22.3.

## V

s.s. *Valborg* afg. London 28.3.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 2.4.  
 s.s. *Venus* pass. Dungeness 22.3. til San Juan, Porto Rico.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Antwerpen 29.3.  
 s.s. *Viborg* pass. Kbhvn. 2.4.  
 s.s. *Viola* afg. Haifa 25.3. til Alexandria.  
 s.s. *Virginia* ank. Santos 30.3.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capetown 24.3.  
 s.s. *Willh. Colding* ank. Kbhvn. 27.3.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Aalborg 23.3.

## Y

s.s. *Yrsu* ank. Hamburg 2.4.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 1.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ÅBONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar



ÅBONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING

OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

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

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2683

R A N D E R S

**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARKH. C. BORCH  
KØBENHAVN**STEVEDORE  
KOMPAGNIET**Telefoner:  
6820 & 4055Telegr.-Adr.:  
Mamdræsch

Aalborg

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

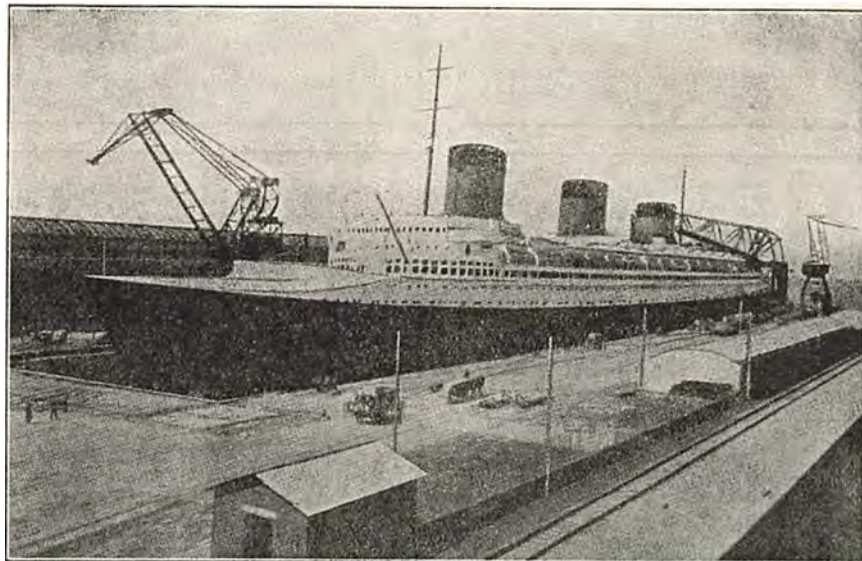
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES  
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING  
DIESEL OIL BUNKERING  
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering in le Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.  
SHELL HUSET . COPENHAGEN, V.



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

NØRRESUNDBY

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.  
»Maritime«**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

AARHUS

ODENSE

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

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Peterson, statsaut.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

BANDHOLM

RANDERS

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 606

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

KJØGE

SAXKJØBING

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**HOLGER KRISTIANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- &amp; SEJLSKIBSBEFRAGTNING

**SAXKJØBING**

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 802

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

FREDERICIA

SKIVE

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

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

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 15

FREDAG 14. APRIL 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### KRIGSKLAUSULER OG ANDRE SYMPTONER

Det nytter jo ikke at nægte det: Situationen er i Øjeblikket saa alvorlig som nogensinde. Muligheden for, at Europa styrtes ud i Kaos i Løbet af de nærmeste Dage, lader sig ikke afvise. I England tror man i vide Kredse paa det, og det er nu Diktatorerne, der kan give Svaret, af dem er det afhængigt, om Europa faar Krig eller Fred.

For Skibsfarten vil Situationen denne Gang blive saa helt anderledes end sidst, da Verdenskrigen brød ud, og saa meget har *den* vel belært os alle om, at ingen vil ønske en Gentagelse. Det er vi imidlertid ikke Herrer over, og Dispositionerne maa træffes med alle Muligheder for Øje.

Krigen i Østen rejste en Del Spørgsmaal vedrørende Kancellering af Timecharter-Certepartier, særlig om og *hvornaar* Retten til at kansellere indtraadte efter at Krigen mellem Japan og Kina var udbrudt. Det drejede sig om Certepartier med Klausuler af et noget varierende Indhold, hvoraf en lød saaledes: »In case Japan, Norway, China, U.S.A. or other of the Great European Powers become engaged in war with another of these countries, the owners and/or charterers have the option of cancelling the charterparty«. I en Del Sager, hvor Rederne bestemte sig til at benytte sig af denne Ret, blev Kancelleringen gennemført saasomt Nordisk Skibsrederforening mente at kunne konstatere, at der var udbrudt Krig mellem Japan og Kina.

Foreningen refererer nu et Tilfælde, hvor et Motorskib var sluttet til Fragt af 8sh. 6d. paa et Certeparti, der først udløb i 1939, og Rederiet fandt ingen Grund til at kansellere dette Certeparti. Efter at Fragtmarkedet var gaaet ned, bestemte Tidsbefragterne sig til at kansellere Certepartiet og gav Notice herom i April 1938. Rederiet protesterede herimod, og henviste til at en Option som denne maatte benyttes indenfor en rimelig Frist, og at ingen af Parterne havde Anledning til at vente med at benytte sig af sin Ret, indtil man saa, hvorledes Forholdene udviklede sig, og deraf kunde se, hvad der vilde være det mest fordelagtige. Som et foreløbigt Resultat af Forhandlingerne, blev det vedtaget at Skibet foreløbig skulde fortsætte Sejladsen i 12 Maaneder til en Fragt af 6sh., og al Differencen 2sh. 6d. skulde deponeres i London. Samtidig skulde Spørgsmaalet om Befragternes Ret til at benytte sig af Kancellerings-Klausulen afgøres ved Voldgift i London i Overensstemmelse med Certepartiet.

I December forelaa Voldgifts-Kendelsen, som gik ud paa, at Befragternes Adgang til at kansellere havde foreligget, da Krigen udbrød i Sommeren 1937, men at den var bortfaldet i April 1938, fordi den skulde have været indenfor en rimelig Tid. Voldgiftsmanden havde gjort sin Kendelse afhængig af Rettens Approbation, og Sagen blev derfor indbragt for King Bench Division, som nu har stadfæstet Kendelsen. Ogsaa Dommeren i Kings Bench Division er enig i, at man i dette Tilfælde maa sige, at det var Parternes Forudsætning af Kancelleringsretten skulde benyttes indenfor en rimelig Tid, og den derfor var bortfaldet i April 1938.

Kort før denne Dom blev afsagt var der ved Appelretten i London faldet Dom i en lignende Sag, hvor Spørgsmaalet var, om hvorvidt Rederiet den 18. September 1937 var berettiget til at kansellere et tilsvarende Certeparti under Henvisning til, at der var udbrudt Krig mellem Japan og Kina. Befragterne hævdede, at der paa det nævnte Tidspunkt ikke var Krig mellem de to Lande, men tabte Sagen baade ved Voldgift og for Retten. Baade Voldgiftsmanden og Retten i begge Instanser ansaa det for bevist, at der var udbrudt Krig mellem de to Lande den Dag, da Certepartiet blev kanselleret.

### SUBSIDIERNE

Det bliver naturligvis ikke derved, at England alene indfører Subsidier til Skibsfarten. Det varer ikke længe, inden forskellige Lande følger efter eller forhøjer de Subsidier, de allerede yder. Saaledes medde-

les det nu, at Holland ventes at ville slaa ind paa denne yderst beklagelige Vej. Der tales om et Beløb paa 8 Millioner Gylden pr. Aar, men nogen endelig Beslutning herom er dog endnu ikke taget. Dog, hvorfor skulde det ikke komme. Vi er inde paa en gal Vej, og den maa vi aabenbart blot videre ad. Endnu kan vi ikke overse Konsekvensen deraf for den skandinaviske Skibsfart, men at det vil føre til beklagelige Resultater er der ingen Tvivl om. Den Konkurrence, der paaføres den ikke statsstøttede Skibsfart er saa iøjnefaldende, at Kommentarer i og for sig er overflødige.

### LLOYDS REGISTER SHIPBUILDINGS RETURNS

Lloyds Register of Shipping har udsendt sin Kvartalsoversigt over Skibe, der var under Bygning ved Slutningen af Marts. Den viser, at der i Storbritannien og Irland var en Formindskelse paa 182.859 Tons af Skibe under Bygning sammenlignet med Slutningen af forrige Kvartal. Den nuværende Tonnage under Bygning, ialt 596.903 Tons, er ikke mindre end 492.174 Tons under den Tonnage, der var under Bygning i Storbritannien og Irland i Slutningen af Marts 1938.

Omtrent 108.000 Tons — 18,1 pCt. af den Tonnage, der nu bygges i Storbritannien og Irland — er for fremmed Regning.

Den Tonnage, der bygges i andre Lande, er 2.106.764 Tons — eller 217.662 Tons mere, end der var i Arbejde ved December Maanedes — forrige Kvartals — Slutning.

De førende Lande udenfor England er: U. S. A. 420.931 Tons, Tyskland 381.304 Tons, Japan 306.745 Tons, Holland 242.688 Tons, Italien 216.970 Tons, Danmark 132.760 Tons og Sverige 127.700 Tons. Af denne Tonnage er 25,2 pCt. eller 530.308 Tons for fremmed Regning — heraf 165.303 Tons for Norge og 133.348 Tons for Storbritannien og Irland.

Verdenstonnagen under Bygning omfatter — frasat fra Sovjetrusland, hvorfra ingen Oplysninger gives, og delvis fra Spanien, hvor de er yderst mangelfulde — 2.703.667 Tons, hvoraf 22,1 pCt. bygges i Storbritannien og Irland og 77,9 pCt. i andre Lande. Kvartals-tallet for hele Verden er 34.803 Tons højere end Tallet fra sidste December Kvartal, og det er højere end noget Tal angivet paa dette Felt mellem Juni 1930 og Juni 1937.

I Storbritannien og Irland blev Bygning paabegyndt af 71.156 Tons i Løbet af de sidste 3 Maaneder, en Formindskelse paa 16.476 Tons sammenlignet med Tallet ved Decembers Slutning. I det netop nu afsluttede Kvartal blev 157.786 Tons søsat i Storbritannien og Irland, en Formindskelse paa 83.841 Tons sammenlignet med det foregaaende Kvartal. De tilsvarende Tal for andre Lande er 656.845 Tons paabegyndt og 532.383 Tons søsat, hvilket sammenlignet med det tidligere Kvartal viser en Stigning paa 169.521 Tons for paabegyndt og 68.514 Tons for søsat.

De Skibe, der bygges Verden over ved Slutningen af Marts, omfatter 17 Dampere og 46 Motorskibe paa mellem 8000 og 10.000 Tons hver, 13 Dampere og 42 Motorskibe paa mellem 10.000 og 20.000 Tons hver, 2 Dampere og 2 Motorskibe paa mellem 20.000 og 30.000 Tons hver og 4 Dampere paa over 30.000 Tons hver.

Af de 596.903 Tons under Bygning i Storbritannien og Irland ved Slutningen af Marts bestod 332.971 Tons af Motorskibe, mens paa samme Tid Motorskibstonnagen under Bygning i andre Lande, 1.285.154 Tons, var 501.890 Tons over Dampernes Tonnage.

### ENGLANDS SKIBSBYGNING

De engelske Subsidier har allerede virket — endnu inden de er traadt i Kraft. De engelske Skibsværfter har nemlig faaet et helt overvældende Antal Ordre; der tales om, at der i Løbet af faa Dage er bestilt ikke færre end 30 Nybygninger.

I de engelske Blade nævnes forskellige af disse. Der var saaledes afgivet flere Ordre til Doxford, som endog tænker paa at aabne sit andet Værft paany. Joseph Thomson & Co.s Værfter fik to store Kontraheringer og flere mindre Baade. Barclay Curle & Co. havde faaet Kontrakt med British India Steamship Co.s 8500 Tons Motorskib, og Burnt-Island Værftet havde faaet en græsk Nybygningsordre paa 9000 Tons Motorskib fra Nomikos Ltd.s London-Afdeling.

Den sidstnævnte Kontrakt er af det græske Rederi forandret til at gælde 10 Skibe paa tilsammen 80.000 Tons Dødvægt, saaledes at dette Værft er optaget 20 Maaneder frem i Tiden.

Hvad dette vil betyde behøver ikke nærmere at understreges. Og saa er vi endda knap nok ved Begyndelsen! Man maa unægtelig fra dansk Skibsfart og ikke mindst dansk Skibsbygnings Side med den største Opmærksomhed følge denne Udvikling.

### VERDENS-HANDELEN

I Kredse, der staa Præsident Roosevelt nær, udtaler man, at Roosevelt betragter den italienske Invasion i Albanien som den anden Fase i de militære Angreb i Europa. Disse Angreb vanskeliggjorde Betingelserne for Verdenshandelen yderligere, idet de Omraader, i hvilke det nazistisk-fascistiske Byttehandels-System var gældende, blev udvidet endnu mere. De forenede Stater og andre Nationer, der ikke tilhørte Byttehandelsgruppen, var stillet overfor tre Muligheder:

1) At bygge en kinesisk Mur omkring deres Land, ikke at deltage i Verdenshandelen og at forsøge at være sig selv nok. Nationalindtægten vilde da falde, idet der ikke bliver Tale om Eksport af Vareoverskud.

2) At nedsætte Levestandarden og søge at konkurrere paa Verdensmarkederne ved at nedsætte Lønningerne og forlænge Arbejdstiden til det Niveau, der er gældende i Byttehandelslandene.

3) At give Eksporthandelen Statstilskud.

En saadan Politik vilde dog medføre Nødvendigheden af at forøge Nationalgælden yderligere eller forøge Skatterne over hele Linien. En Fortsættelse af de militære Angreb vilde saaledes nødvendigvis bringe De forenede Stater nærmere til det Punkt, hvor de stod overfor Tabet af deres Handel og ikke havde andre Udveje end at anvende en af de ovennævnte Metoder.

### BALTIME CERTEPARTI

The Baltic and International Maritime Conference har udsendt et nyt »Baltic« Certeparti. Aarsagen til Revisionen af det gamle »Baltic« var i første Række Breakdown-Klausulen, som førte til »Horden«-Sagen. Der er derfor kommet en helt ny Breakdown-Klausul, som bedre beskytter Rederiets Interesser. Og saa Krigsklausulen er helt ny. Forøvrigt er der en Del mindre Forandringer væsentlig af sproglig Art. Det nye »Baltic« er vedtaget af Documentary Committee of the Chamber of Shipping. Det oprindelige »Baltic« blev udgivet i 1909, og det blev revideret flere Gange, saaledes i 1911, 1912, 1920 og nu i 1939.

### SVERIGES SKIBSFART OG SKIBSBYGNING 1938

Det danske Gesandtskab i Stockholm har sendt en længere Indberetning om Forholdene økonomisk set i Sverige og omtaler naturligvis ogsaa den svenske Skibsfart, hvorom det hedder, at Fragtniveauet i Aarets første Maaneder var temmelig svagt, men viste omkring Maj Maaned Tendens til Bedring, men svækkedes atter ved Aarets Slutning. Fragtniveauet laa i December Maaned 11 pCt. under Niveauet ved Aarets Begyndelse, og Gennemsnittet for 1938 var 24 pCt. under tilsvarende Tal i 1937. Den største Nedgang faldt paa Kulfragterne. Handelsflaadens Brutto-Fragtindtægter gik ned omtrent 40 Mill. Kr. til ca. 340 Mill. Kr. Som Følge af Udvidelsen og Moderniseringen af Flaaden paa Liniefart og til Trods for, at Trampskibenes Antal faldt ved Udrangering og Salg, er den svenske Tonnage i Aarets Løb steget med 31.000 Tons til 1.605.000 Tons. Handelsflaadens Beskæftigelse, der i 1937 tog saa godt som hele Flaaden i Anvendelse, faldt i 1938, saaledes at der ved Aarets Slutning var 30 oplagte Skibe, heri ikke medregnet Fartøjer, der var lagt op paa Grund af Vintersesonen eller Reparation.

Den svenske Skibsbygnings-Industri har haft særdeles gode Kaar i 1938 og kan udvise endog bedre Tal end i 1937. Fra svenske Skibsværfter søsattes i Aarets Løb 39 Skibe med 166.500 Brutto Tons mod 38 Skibe paa 161.000 Tons i 1937. Værfterne har liggende Ordre, der sikrer Beskæftigelse godt ud i Fremtiden. I Begyndelsen af 1939 var 28 Skibe paa tilsammen 146.550 Tons under Bygning, og der laa Ordre paa yderligere 46 Skibe paa 364.600 Tons. Af disse Ordre er ca. 70 pCt. for fremmed Regning, og 73 pCt. er Tankbaade. Denne Livlighed i Skibsbygningen er saa meget mere bemærkelsesværdig, som Verdenstonnagen under Bygning er i Aftagende. I 1937 beløb den byggede Tonnage sig til 2.900.000 Tons, i 1938 var den faldet til 2.669.000 Tons. Heraf faldt paa Storbritannien 29,2 pCt. (38,8 pCt. i 1937), paa Tyskland 13,3 (12,7), paa Japan 11,6 (10,5), De forenede Stater 11,2 (7,0), Nederlandene 9,3 (10,0), Italien 6,1 (3,7), Sverige 5,5 (4,5), Danmark 4,6 (3,5) og paa Frankrig 3,4 pCt. (2,4 pCt. i 1937).

### JAPANS SKIBSFART

Den japanske Regering har udarbejdet et Lovforslag vedrørende Statskontrol med Skibsfarten og et andet vedrørende Subvention af Skibsfarten, og det ventes vedtaget af Rigsdagen uden væsentlige Ændringer. De to Forslags Hovedindhold gengives som følger:

#### 1. Shipping Association Law.

Lovens Formaal er at styrke den frivillige Kontrol med Skibsfarten, der for Tiden udøves af The Shipping Federation og den frivillige Kontrol-Komité. Ifølge Forslaget skal Kommunikationsministeren kunne give vedkommende Rederier Ordre til at organisere sig i Skibsfartssammenslutninger, naar et saadant Skridt skønnes nødvendigt af Hensyn til Skibsfartens Tarv og Nationens sunde økonomiske Vækst. Ministeren fører selv en gennemgribende Kontrol med disse Sammenslutninger, og han kan beordre Personer, som ikke er Medlemmer af en Sammenslutning, men er kvalificeret til at blive Medlemmer, til at slutte sig til en saadan.

Naar det menes formaalstjenligt til Forhindring eller Afhjælpning af uheldige Forhold som Følge af den Maade, hvorpaa Skibsfarts Erhvervet udøves, eller til Fremme af Erhvervets sunde Udvikling, kan Ministeren beordre Personer, som ikke er Medlemmer af en Sammenslutning, men som er kvalificeret til at blive Medlemmer, til at iagttage Kontrol-Forholdsregler gennemført af Sammenslutningerne.

Det er Hensigten, at Associationerne skal oprette et saakaldt Kompensationsfond, der skal anvendes til Udligning i Tilfælde af Depression samt endvidere et Fond til Opmuntring af den overseiske Fart. Ko-operative Køb af Kul, Olie m. m. vil blive gennemført.

De store Rederier skal danne deres egen Landsorganisation, medens de mindre Skibsejere skal etablere Associa-



tioner distriktsvis. En Federation vil blive oprettet med det Formaal at kontrollere alle disse Sammenslutninger.

Federationen og Associationerne, der vil være juridiske Personer, maa fremskaffe Kommunikationsministerens Tilladelse til Revision af Associations Vedtægterne, til Udnævnelse af Embedsmænd, Fastsættelse af Fragt og Charter Rater og forskellige andre vigtige Spørgsmaal. Ministeren kan annullere deres Beslutninger, afskedige deres Funktionærer, opløse Associationerne og give dem deres Ordre angaaende Forholdsregler, der skal gennemføres.

Associationerne skal vedtage fælles Forskrifter, udøve Kontrol, optræde som Mæglere i Stridigheder, optræde som Vidne, give Raad og udføre Undersøgelser samt gennemføre andre passende Forholdsregler. De vil ikke blive afkrævet Indkomst- eller Forretningsskat.

Ministeren kan, naar han finder det fornødent, foranledige, at Associationerne giver Rapporter om Forretningsforhold, samt inspicere deres Bøger eller bevirke Ændringer i deres Forretnings- eller finansielle Metoder.

I Henhold til Lovens Art. 44 kan Overtrædelse af dens Forskrifter straffes med en Bøde, der ikke overstiger 3,000 Yen.

Kontrollen over japanske Rederier i de japanske oversøiske Besiddelser vil blive af betydeligt ringere Omfang end Kontrollen for saa vidt angaar det egentlige Japan. Den eneste Bestemmelse i Loven, der vedrører disse Virksomheder, indskrænker sig til at udtale, at Ministeren kan foranledige, at Rederier i oversøiske Besiddelser slutter sig til Associationerne. Da Gennemførelse af denne Lov, som det vil ses, betyder Iværksættelse af en vidtgaaende Statskontrol med Skibsfarten, har de interesserede Kredse imødeset dens Indhold med største Interesse, og Kommunikationsministeriet har inden dens endelige Udarbejdelse bestræbt sig for at skaffe Klarhed over disse Kredses Synspunkter. Saaledes er Japan Shipowners Association og andre Organisationer blevet afesket Udtalelser og en Konference med Rederne blevet holdt i Efteraaret.

## 2. Maritime Financing Law.

Ifølge Forslaget bemyndiges Regeringen til at yde Tilskud til finansielle Institutioner, som tilbyder økonomisk Støtte af japanske Undersaatter eller Selskaber, hvis Aktieindehavere bestaar udelukkende af japanske Undersaatter, ved Bygning af Skibe eller Drift af Skibe efter nærmere Bestemmelse ved kejserlig Forordning, naar det skønnes at være nødvendigt til Fremme af Nationens Skibsfart. Regeringen har ogsaa Bemyndigelse til at holde skadesløs for Tab, som finansielle Institutioner lider i Forbindelse med Financiering af Kontrakter indgaaet under Lovens Forskrifter.

Subsidier indenfor de ovennævnte Grænser skal ydes i saa stor Udstrækning som skønnes passende af Rigsdagen. Belingelser for Kontrakter om Skibsbygning indgaaet mellem Skibsejere og finansielle Institutioner i Henhold til det ovenstaaende er fastsat som følger:

1. Laan maa tilbagebetales inden Udløbet af 15 Aar, dog saaledes at en yderligere Frist af ikke over to Aar kan indrømmes.

2. Som Sikkerhed for Tilbagebetaling af denne Art Laan til Skibsbygning, kan gives en 1. Prioritet.

3. I Tilfælde af saadanne Laan kan de finansielle Institutioner tage andre af Laantagerens Aktiver end Skibe som Sikkerhed.

4. Bygningslaan maa i Almindelighed ikke overstige den totale Sikkerhedsværdi af de Skibe, der skal bygges. Saafrømt Laanesummen overstiger denne Værdi, maa Kommunikationsministeriets Samtykke til Transaktionen indhentes, hvorhos Laantageren maa stille andre Skibe eller Aktiver som Sikkerhed.

5. Et Skibs Sikkerhedsværdi anslaaes at andrage indtil  $\frac{2}{3}$  af dets virkelige Værdi og indtil  $\frac{4}{5}$  af dets Forsikrings Værdi.

6. Renten for Laan i Henhold til Lovens Bestemmelser fastsættes ved kejserlig Forordning.

Belingelserne for Banklaan til Rederier til Skibsdrift er følgende:

1. Bankerne skal tilbyde Midler ved at diskontere Gældsbreve udstedt af Rederier.

2. Som Sikkerhed for Tilbagebetaling af denne Art Laan maa Laantageren stille deres Ret til Fragt i Henhold til de indgaaede Fragtkontrakter.

3. Maximum for Laan af den omhandlede Kategori skal være  $\frac{4}{5}$  af Værdien af Fragttretighederne.

4. Diskontoen for Gældsbreve udstedt af Laantageren fastsættes ved kejserlig Forordning.

Regeringen kan holde Banker skadesløs for indtil 70 pCt. af Tab lidt i Forbindelse med Financiering af Skibsfarten. Basis for Bestemmelsen af de omhandlede Tab skal fastsættes af vedkommende Minister. Hvorvidt en Bank virkelig har lidt et Tab og dettes Størrelse afgøres af en særlig Kommission til Behandling af Skibsfartsfinansiering og Skadesløsholdelse for Tab. Bestemmelser vedrørende Organisation og Virksomhed af denne Kommission fastsættes ved kejserlig Forordning.

Selv efter at Tab er blevet refunderet kan Regeringen beordre de finansielle Institutioner til at indkassere de omhandlede Laan. 70 pCt. af Beløb, der erholdes af Banker i Henhold hertil (med Fradrag af Indkasseringsudgifter) skal refunderes Regeringen.

Naar det skønnes fornødent, kan Regeringen give Ordre til at finansielle Institutioner gennemfører passende Forholdsregler til Opretholdelse af de økonomiske Krav og vedrørende Indkassering af Laan.

Regeringens Skadesløsholdelsestilskud kan betales i nationale Obligationer, og saadanne Obligationer kan indenfor visse Grænser udstedes til Betaling af Erstatninger. Værdien af Obligationerne fastsættes af Kommunikationsministeren paa Basis af Markedspriserne paa nationale Obligationer.

Indtil nu har Regeringen med Japans Industrielle Bank haft en særlig Kontrakt vedrørende Skibsbygningslaan. Ialt udlaaentes i 1937 80 Mill. Yen og et tilsvarende Beløb i 1938, idet Regeringen har subventioneret Betaling af Renter og holdt Banken skadesløs for Tab. Rentesubventionen, der for Tiden er fastsat til 1 pCt., vil i Fremtiden blive ydet af Regeringen med Billigelse af Rigsdagen. Det er Regeringens Hensigt at opfordre andre Banker end den nævnte til i Fremtiden at deltage i Laaneforretningerne.

Den japanske Presse er af den Formening, at det nye System ikke blot vil fremme Skibsfarten, men ogsaa virke stimulerende paa Udenrigshandelen.

## KJØBENHAVNS FRIHAVNS A/S

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab har afholdt Generalforsamling paa Børsen under Ledelse af Højesteretssagfører Holten-Bechtolsheim.

Formanden, Grosserer Ernst Meyer, aflagde Beretning, hvori det hed:

Aarets første Halvdel viste en betydelig Nedgang i Trafiken sammenlignet med 1937. Dette i Forbindelse med de fra 1. April i Kraft traadte højere Arbejds lønninger og Ferieløn fra 1. Juli bevirkede en kendelig Nedgang i Driftsindtægterne. Det som Følge af Arbejds lønnens Stigning nødvendiggjorte Tillæg til Taksterne (10 pCt.) kunde ikke gennemføres før fra 15. Juni, hvilket ogsaa har haft Indflydelse paa det første Halvaars mindre gode Driftsresultat. Sidste Halvaars væsentlig bedre Trafik har imidlertid bevirket, at det endelige regnskabsmæssige Resultat kun blev ca. 62,000 Kr. ringere end sidste Aars. Korntrafikken har gennem hele Aaret været meget ringe, først og fremmest naturligvis paa Grund af, at Kornlovens Bestemmelser om Afgiftens Erlægelse har virket uheldigt for Frihavnen. Foderstof- og Stykgodstrafikken har derimod i det hele og store været tilfredsstillende.

De i Beretningen for 1937 omtalte Forhandlinger med Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe førte til Enighed om et nyt »Regulativ for Fartøjers Indladning af Korn og Foderstoffer i Frihavnen«, det ny Regulativ traadte i Kraft den 1. Juli 1938.

Der er endnu ikke opnaaet endelig Godkendelse af Vedtægterne for »Pensionskassen for Funktionærer i Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab«.

Med Københavns Kommune har man afsluttet Overenskomst om Kommunens Overtagelse af Elektricitetsforsyning til Frihavnen. De heraf forarsagede Omkostninger, ca. 670,000 Kr., skal efter Overenskomsten udredes af Selskabet, som i denne Anledning har maattet træffe Forberedelser til Optagelse af et Laan paa 1 Mill. Kr., idet det overskydende Beløb tænkes anvendt til forefaldende Nyanlæg.

Da Selskabets Administrationsbygning i Tidens Løb var blevet for lille, købtes en Akts. »Immobilie« tilhørende Bygning, til hvilken forskellige Kontorer nu er overflyttet.

Formanden gennemgik derefter Regnskabet. Der udbetales som bekendt 5 pCt. i Udbytte, medens et Restbeløb overføres til Aktionærernes Konto.

Grosserer Ernst Meyer, der afgik efter Tur som Medlem af Bestyrelsen, genvalgte. Ogsaa Revisorvalget var Genvalg.

## SEJLSKIBENE

Danmarks Skibsliste for 1939 er udkommet, og det fremgaar heraf, at der nu kun er 7 Sejlskibe tilbage.

Det ældste er stadig Jagten »Anna« (tidligere »De fire Brodre«), der er bygget i Marstal i 1794. Den tilhører Rederiet J. Fanø i Vejle.

Derefter kommer Briggen »Tjalf«, der blev bygget i Svendborg 1853. Galeasen »Venus«, bygget i Svendborg 1897, ejes af Rederiet C. Petersen i Rønne.

Den næste er Everten »Elise«, der blev bygget i Moorrege 1907 og ejes af Rederiet E. B. Kromann, Marstal.

Endelig er der Lystfartøjet »Safari«, bygget 1910 i Fairlie, som tilhører Apoteker N. Benzon i København, den 3-mastede Skonnert »Sine«, bygget i La Richardau 1912, og den 3-mastede Skonnert »Frida«, bygget i Korsør 1919, ligeledes Rederiet E. B. Kromann.

# MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

## Klareringsgebyr paa Island

Nordisk Skibsrederforening har tidligere advaret mod Beregningen af Klareringsgebyrer i islandske Havne. Foreningen har nu modtaget en Skrivelse fra Gunnar Gudjonson, Reykjavik, med en Redegørelse for et af de nævnte Forhold. Det hedder i Skrivelsen:

I Deres Cirkulære for Februar under Overskriften »Klareringsgebyr paa Island« beretter De om en Baad, som var bundet her til »receivers' brokers at not exceeding current fee«, og »at det viste sig ved Modtagelsen af Afregningen, at Mæglerfirmaet havde beregnet sig Isl. Kr. 500.— for Klareringen, hvilket De fandt for højt, idet Klareringen efter hvad De havde faaet oplyst kun skulde beløbe sig til Isl. Kr. 250«. D. v. s. det sidstnævnte Beløb viste sig at være »current fee« eller den Rate som beregnes af de herværende Mæglere. Naar De derfor siger, at Mæglerfirmaet har beregnet sig Kr. 500.—, er dette helt vilddende, idet Skibet i dette Tilfælde er blevet klareret af Modtagerne, og dette er kun et yderligere Eksempel paa hvor utilfredsstillende det i alle Tilfælde er for en Reder, at Modtagerne fungerer som Agenter«.

## Oplægningerne

Der er ikke store Forandringer i Oplægningstallene. De var Tirsdag 11. April 32 Skibe med 38.629 Brutto Tons, Dødvægt 57.939.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### De skandinaviske Sømands-Hjem i fremmede Havne

De skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne har i 1938 tilsammen været besøgt af 10,920 Søfolk med ialt 70,108 Besøgsdage.

Sammenlignet med 1937 er der 1025 færre Besøgende, men 6989 flere Besøgsdage, hvilket har sin Forklaring i, at der i sidste Halvdel af 1938 var vanskeligt med Hyre, hvorved de logerende Søfolks Ophold paa Hjemmene blev noget længere. Antallet af Søfolk, som fik ny Hyre ved Hjemmenes Foranstaltning, udgjorde 2936, hvilket er en Forøgelse med 896 Mand mod Aaret i Forvejen.

Foreningen for de skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne har som bekendt Hjem i Antwerpen, Cardiff, Hamborg, Liverpool, Marseille, Newcastle, Rotterdam og Rouen, og stort set har Hjemmene klarer sig godt trods forskellige Vanskeligheder navnlig som Følge af Prisstigninger, der har fordyret Driften. Som Bidrag til Hjemmenes Drift er der i 1938 ydet ca. 54,000 Kroner.

### Tankskibs-Ekspllosion i Sandefjord

I Onsdags Morges indtraf en voldsom Ekspllosion ombord i Rederiet Holter & Sørensen's 10,000 Tons store Damper »Katy«, som ligger i Dokken ved Framnæs mekaniske Værksted. Ekspllosionen er antagelig forårsaget af Gas i en Tank under Broen. Denne og Midtskibsbygningen styrtede sammen, idet en Tank var eksploderet. Man havde haabet at faa Baaden færdig den paagældende Dag, og af den Grund var der sat Ekstramandskab ind i Arbejdet, saa der var mange Mennesker ombord. Arbejdet fandt Sted over og omkring den Tank, der eksploderede. Foruden Værftets Folk var der en Del af Skibets Mandskab ombord. Der blev dræbt 5 Mennesker og saaret 18—20.

### Dansk-estnisk Samhandels-Traktat

Den 18. Marts er der i Tallinn blevet undertegnet en Vareudvekslingsaftale for Aaret 1939 mellem Danmark og Estland.

Ved Aftalen aabnes der Danmark Mulighed for Indførsel til Estland af Varer til en samlet Værdi af ca. 3 Millioner danske Kroner, herunder særligt Mejerimaskiner, Kølemaskiner, Maskiner til Brug i Cementindustrien, hydrauliske Presser, Dieselmotorer, forskellige andre Maskiner og Dele dertil, elektriske Kabler, Automobile og Automobildele, Cykler, Materialer af Bøgetræ til Fremstilling af Smørdritler, Smør- og Ostefarve, Osteløbe, Blodalbumin, Huder, Frø, Trykfarver, Drivremme, Chamottesten, Insulin m. m.

### Falcks Redningskorps

Falcks Redningskorps har udsendt sin Aarsberetning, hvori det bl. a. hedder:

Der blev i Løbet af 1938 foretaget ikke mindre end 171,673 Udrykninger til Brand, Ulykke, Dyreredning, Sygelransport o. l. fra Korpsets 82 Stationer Landet over. Det vil sige, at man i hver af Døgnets Timer kan møde 20 Falck-Vogne rundt om paa de danske Landeveje.

Endnu mere imponerende er Tallene, der angiver det tilbagelagte Kilometerantal paa et Aar for samtlige Falcks næsten 400 Sprøjter, Ambulancer og øvrige Udrykningsvogne. Ialt er der kørt 3,733,805 km. Til Sammenligning skal det anføres, at Strækningen svarer til 91 Gange

## Trafikken paa Rotterdam

Handelskammeret i Rotterdam har udsendt en Oversigt over Trafikken og Godsomsætningen paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i 1938. Det fremgaar heraf, at der i Havnene fra Rotterdam til Haert (Nieuwe Waterweg) samt i Dordrecht ialt anløb 17,269 søgaaende Skibe paa tilsammen 27,809,541 Netto Reg. Tons. Aaret forud var Tallene henholdsvis 16,154 og 26,487,733. Heraf blev Rotterdam Havn besøgt af 15,366 Skibe paa ialt 24,744,472 Tons mod 14,375 Skibe og 23,750,590 Tons foregaaende Aar.

Godsomsætningen over Rotterdam og de mindre Havne i Omegnen androg i 1938 ca. 46,765,000 Tons mod 23,579,000 Tons for Antwerpen og 25,742,000 Tons for Hamborg.

## Sommertid i Belgien

Sommertiden vil i Aar, ifølge en af det belgiske Indenrigs- og Sundhedsministerium i Moniteur Belge Nr. 75 af 16. Marts offentliggjort Meddelelse, begynde i Belgien Natlen mellem den 15. og den 16. April Kl. 2 (Normaltid), der saaledes bliver fremrykket til at være Kl. 3 (Sommertid).

## Sommertid i Portugal

Ifølge officiel Bekendtgørelse indføres Sommertid i Portugal fra 15. April Kl. 23, da Tiden føres 1 Time frem, og Sommertiden ophører igen den 7. Oktober Kl. 24, da Tiden stilles 1 Time tilbage.

rundt om Jorden ved Ækvator eller 10 Gange Afstanden mellem Jorden og Maanen.

## To Skibe til Auktion

Der blev forleden afholdt Tvangsauktion over de Skibsfører Børge Bentzen, Hellerup, tilhørende Dampere »Christian B.« og »Selma B.« Resultatet af Auktionen blev, at Sagfører, cand. jur. Holger Mosbæk for Landsretssagfører Ole Hansen fik Hammerslag for et Bud paa Damperen »Christian B.« paa 18,100 Kr. og paa Damperen »Selma B.« paa 28,100 Kr.

Begge Baade er oplagt i Kalkbrænderihavnen. »Selma B.« (ex »Nuorla«) er paa 355 Tons brutto og bygget i 1918, medens »Christian B.« (ex »Maja«) er paa 377 Tons brutto og bygget i 1890. Man agter snarest at afhænde begge Skibe paany.

## Besøg af udenlandske Turister i Februar 1939

	Antal Turister	Antal Opholdsdage
Tyskland .....	1,342	10,339
Storbritannien .....	409	2,997
Norge .....	510	2,926
Sverige .....	2,417	6,338
Island .....	24	149
Finland .....	122	310
Randstaterne .....	39	301
Polen .....	80	563
Holland .....	163	760
Belgien og Luxembourg ....	65	281
Frankrig .....	68	457
Italien .....	25	178
Schweiz .....	70	486
Tjekkosllovakiet .....	38	337
Øvrige Europa .....	73	404
Europa i alt .....	5,445	26,826
Kanada .....	4	100
U. S. A. ....	155	1,701
Meksiko, Melle- og Sydamerika .....	15	78
Amerika i alt .....	174	1,879
Afrika, Asien og Australien	8	107

### Samlet Besøg:

Februar 1939 .....	5,027	28,812
Januar — .....	6,433	34,313
December 1938 .....	6,097	31,446
November — .....	7,782	43,021
Oktober — .....	10,372	55,335
September — .....	16,647	100,231
August — .....	36,443	254,763
Juli — .....	35,632	161,815
Juni — .....	25,107	92,000

## »Orient«s Generalforsamling

Paa given Foranledning gør vi opmærksom paa, at det ikke var Godsejer *Reimann*, der forelagde Selskabets Beretning, men derimod Orients Formand, Højesteretssagfører *T. h. Knudtzon*.

\* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Paa skehelligdagene lagde ganske naturligt en vis Dæmper paa Forretningerne, ligesom den storpolitiske Spænding, der stadig er fremherskende, heller ikke netop er fremmede for Forretningslivet i al Almindelighed. Til Trods herfor blev Raterne i det store hele dog vel hævdede, og i enkelte Trades konstateredes tilmeldte enkelte Opgange.

River Plate Markedet var knapt saa aktivt som i den foregaaende Uge, men der sluttedes dog ialt ca. 15/20 Baade for Lastning fra April til Juli til Minimalraterne.

De øvrige Kornmarkeder viste ringe Interesse for Tonnage. Australien var dødt, hvad U.K. Cont. Destinationer angik, men der sporedes nogen større Interesse for Tonnage til det fjerne Østen. Imidlertid sluttedes der ikke nye Forretninger i denne Retning.

Fra Golfen kan placeres Tonnage saavel til U.K./Cont. som til Spanien paa Basis af Minimalraterne. Fra Northern Range søges enkelte handige Skibe til U.K./Cont. til Minimalraterne.

Fra Pacifickysten sluttedes adskillige Baade med Korn til Shanghai og nordkinesiske Havne til Rater omkring \$3.25 à \$3.40 Basis Shanghai Lastning Option Taku Bar til \$3.65, ligesom der sluttedes en enkelt 7500 Tonner fra Columbia River til U.K. til 24/-.

De øvrige oversøiske Markeder var nærmest uforandrede. Der søges stadig Tonnage for Scrapjern fra Northern Range til Japan, for hvilken Forretning der antagelig kan opnaas omkring 20/-. Tonnage kan ligeledes placeres f.p.r. Scrapjern til U.K. til 17/6d., maaske 18/- fra U.S. Atlantic eller 18/6d. maaske 19/- fra Golfen.

Sukker fra Vestindien var noget roligere. 5600 Tonner sluttedes fra San Domingo til 15/6d. til sædvanlige p.p.U.K./Cont. Fra Cuba kan placeres stor Tonnage til 16/6d., maaske en Kende mere.

Fra Pacifickysten søges Tonnage for Lumber saavel til Australien som til Østen. Rateniveauet er uforandret. Der kan ligeledes placeres Tonnage for Scrapjern til omkring \$3.90 til 1/2 Havne Japan. Paa f.i.o. Basis fra British Columbia til U.K. sluttedes flere Skibe for Maj/Juni til omkring 23/3d.

Den bedre Tone, der var fremherskende i sidste Uge paa Østens Markeder bibeholdtes. Soyabønner

sluttedes for April/Maj til den bedre Rate af 24/6d., hvilket kan gentages.

Ris fra Saigon tog flere Baade paa Basis af 26/6d. for April/Maj, ligesom en enkelt handy Baad sluttedes til 27/3. for April Lastning. Der er atter Efterspørgsel efter Tonnage for Paddy fra Saigon til Forindien til 14/-. Ligeledes søges der stadig Tonnage for Antracit fra Port Redon eller Port Campha til St. Lawrence til omkring 18/6d.

De indiske Markeder er noget roligere, men der kan dog stadig sluttes Tonnage fra Madraskysten til sædvanlige U.K. Cont. Destinationer til 27/6d., maaske 28/- for Maj/Juni Lastning, ligesom Erts fra Forindien sluttedes til North Hatteras til 22/6d.

Paa de europæiske Markeder har Forandringerne været minimale. Der er stadig relativ god Tilgang af nye Trælasterter, men desværre er der mere end tilstrækkelig Tonnage til Dækning af Befragternes Behov, og som allerede nævnt i vor sidste Beretning, er de opnaaelige Rater lidet tilfredsstillende. Der synes dog at være en vis Tro blandt Rederne paa, at Raterne i Løbet af Sommeren vil stige noget.

Kul fra Østkysten til Danmark sluttedes til 4/6d. à 5/- afhængig af Størrelse og Ekspeditioner.

Paa Grund af den bedre Tone paa River Plate Markedet er Raten for udgaaende Kulforretning til Lower Plate atter nede i omkring 9/-. Til Middelhavet er Raterne derimod stadig støtte, og der sluttedes igen i den forløbne Uge til 7/-. Basis Alexandria/Port Said og 6/- til Vestitalien.

Middelhavet/hjem har vist nogen større Interesse for Tonnage, men Raterne ligger uforandrede omkring 8/6d. for Erts fra Bona til U.K. Der har været ret livlig Forretning fra Huelva til Nordstalerne, og adskillige Baade sluttedes til Rater omkring 11/- à 11/3d. afhængig af Størrelse.

Paa Timecharter Markeder har Aktiviteten været ret begrænset. I Vest India Traden sluttedes 3000 Tonnere for korte Perioder til \$1.40, hvilket kan gentages. 5500 Tonner sluttedes for 9/12 Maaneder til \$1.15. Iøvrigt har Afslutningerne paa Timecharter Markeder kun været sparsomme. Af Forretninger skal nævnes: 9000 tons 14 Knobs norsk Dieselbaad, Levering Østen via Nordpacific, Tilbagelevering U.K. Cont. 5/3d., hvilket er en elendig Slutning.

### Navigationssforstander Th. P. Funder trækker sig tilbage

Lederen af Københavns Navigationsskole, Bestyrer Th. P. Funder, trækker sig med Udgangen af Maj Maaned tilbage som Skolens Leder.

Navigationsskolebestyrer Funder har været knyttet til Københavns Navigationsskole fra sine ganske unge Aar og har haft Betydning for en Mængde unge, der er udgaaet herfra. Fra 1922 har han været Skolens Bestyrer. Han har været hele den danske Navigationsstand en ualmindelig god Mand, og ikke mindst Skoleskibuddannelsen har han vist stor Interesse. Den Betydning, god Læsning har for Søens Folk, er han klar over fra sin egen Styrmandstid, og det var det, der fik ham til at tage Initiativet til Oprettelse af »Navigatorernes Bibliotek«, som han er Formand for.

Desuden er Funder kendt som Forfatter til forskellige Navigationsbøger. En Mand, der har ofret hele sit Liv for Søens Folk, og som nu ved sin Tilbagetræden fortjener al mulig Anerkendelse for vel udført Arbejde.

### J. Lauritzens to Skoleskibe

Rederiet J. Lauritzens nye Skoleskib »Romø« søsættes antagelig i Begyndelsen af Maj Maaned, men allerede 14 Dage efter Stabelaføbningen kan man have aalling klart, saaledes at Eleverne — otte ligesom paa »Fanø« — kan gaa om Bord og Sommerens Rejser begynde.

»Fanø«, der om Vinteren er oplagt i Marstal, lægger ud nu.

### Nyt Frugtmotorskib

Aalborg Værft har modtaget Ordre paa en Nybygning til J. Lauritzens Rederi. Det drejer sig om et 3400 Tons Frugt-Motorskib, der skal gaa i Fart mellem Danmark og oversøiske Havne. Skibet skal være færdigt til næste Foraar, og man tager fat paa Bygningen af det, saa snart et Frugtmotorskib til summe Rederi, antagelig først i Juli, løber af Stabelen.

### Det kgl. Søkortarkiv

har udsendt en Liste over Søkortarkivets Forhandlingsartikler, en Fortegnelse, der bl. a. bringer 5 Indeks-kort, Farvandsbeskrivelse, Publikationer fra det internationale hydrografiske Bureau i Monaco og nogle almindelige Bemærkninger, hvori det bl. a. hedder:

Søkortene er, paa enkelte Specialkort nær, konstrueret i Mercators Projektion. Det i Fortegnelsen opgivne Maalestoksforhold svarer til en bestemt Bredde, der for de fleste Korts Vedkommende er 56° for de danske Farvande, 62° for Færøerne og 65° for Island.

Nye Kort og Bøger samt nye Udgaver af disse og Annullering af ældre bekendtgøres i »Efterretninger for Søfarende«.

Annulerede Kort og Bøger maa ikke anvendes, da Tilføjelser og Rettelser kun henviser til sidste Udgave.

»Efterretninger for Søfarende« bør findes i ethvert søgaaende Fartøj. Ved Modtagelsen af hvert Nummer bør dette gennemgaaes, og Tilføjelser eller Henvisninger tilføres Kort og Beskrivelser.

De under Marineministeriet sorterende Lodserier er forpligtet til at indberette, naar der findes Fejl i Søkort og Beskrivelser for deres Lodsdistrikts Vedkommende.

Søkort-Arkivet modtager med Tak enhver Oplysning om Fejl i Søkort og Beskrivelser. For Korts Vedkommende anmodes man om at opgive det paagældende Korts Nummer og Stemplets Dato. Oplysninger ønskes gerne saa udførlige som muligt og bedes sendt under Adresse: Sø-kort-Arkivet, Tolbodvej 19, København K.

#### Britisk Udstilling i København 1940

British Import Union har holdt sin ordinære Generalforsamling paa Børsen. Formanden, Grosserer A. F. Hovmand, henviste i sin Beretning til de Virkninger, den nye britisk-amerikanske Handelsaftale vil faa paa den internationale Samhandel. Han omtalte dernæst de nylig offentliggjorte Tal for Danmarks Vareudveksling med Storbritannien i 1938.

Formanden omtalte den britiske Empire-Udstilling i Glasgow sidste Aar og British Import Unions Deltagelse heri. Han rettede en Tak til den danske Konsul i Glasgow, Hr. H. P. Pedersen, og til Udstillingens General Manager, Kaptajn Graham, og udtalte videre, at man nu havde en Plan om en ny Udstilling i København i 1940 saa godt som helt udarbejdet. Det tager jo lang Tid at forberede et saadant Foretagende, og jo lidligere man begynder, desto større skulde Chancerne være for at skabe den i det rette Omfang.

#### »Stockholm«s Brand

»Stockholm«s Brand vil komme til koste omkring 17 Millioner svenske Kroner eller i engelske Penge 875,000 £. Det er ikke mindre end 80,64 pCt. af den totale Forsikringssum, som i Brandtilfælde ansattes til 1,085,000 £. Af Forsikringsbeløbet var 720,000 £ afsat til selve Skibshygningen, 162,000 £ dækker Maskiner af italiensk og 203,000 £ Maskiner af udenlandsk, hovedsagelig svensk, Oprindelse. Skaderne er af de engelske Ekspertes fastsat til 651,580 £ paa Skibsskroget, 83,310 £ paa italienske Maskiner og 142,110 £ paa de udenlandske. De fra Udlandet bestilte Maskiner samt Indretningen m. m. var for Størstedelens Vedkommende udført og leveret. Forsikringen var oprindelig tegnet gennem et italiensk Forsikrings-selskab, som senere har reassureret Hovedparten i Udlandet. De engelske Forsikrings-selskabers Andel angives saaledes at andrage 80 pCt. af hele Forsikringsbeløbet.

Efter at de engelske Ekspertes paa Stedet har undersøgt Skaden, og man er enedes om Beløbet, kan man regne med, at de engelske Selskaber med vanlig Fart udbetaler Skaden. Opgørelsen kommer kun kort Tid efter en lignende Brand om Bord paa Lineren »Reliance« i Hamburg, hvor engelske Forsikrings-selskaber ogsaa var stærkt engageret.

#### Deutsche Werft, Hamburg

Deutsche Werft i Hamburg har afholdt Generalforsamling. I Beretningen hedder det bl. a., at det forløbne Aar har været endnu mere travlt end 1937, der var Værftets hidtil største Beskæftigelsesaar. Ved Indskrænkning af Antal af Skibstyper og ved yderligere Forbedringer i Driften, forøget Arbejdstid etc. var det lykkedes at hæve Produktionen betydeligt.

I Aarets Løb afleveredes 18 nye Skibe paa tilsammen 216,000 Tons Dødvægt mod 15 Skibe og 160,000 Tons i 1937. Ogsaa Ombygning- og Reparationsarbejderne forøgedes betydeligt. Ialt var Værftets Omsætning paa 71,5 Mill. Rmk. mod 49,9 Mill. i 1937. Værftets Andel i de tyske Skibsværfters færdigbyggede Handelsskibe var 31,6 pCt. Af Værftets egen Produktion gik 78 pCt. til Udlandet. Det var væsentligt Tankskibe paa 14,000—16,000 Tons, som leveredes i 1938, men der leveredes ogsaa en Række hurtiggaaende Frugtskibe og andre Skibe. Det største af Værftets Nybygninger var Passager- og Lasteskibet »Patria«, som er paa 16,600 Tons Brutto og har 18 Mils Fart.

Værftet har gennemsnitlig beskæftiget 7172 Arbejdere og Funktionærer i 1938 mod 6515 i 1937. Regnskabet udviser efter foretagne Afskrivinger et Overskud paa 837,000 Rmk., hvortil kommer Overførsel fra 1937, saa der til Disposition er 929,551 Rmk. Der udbetales 8 pCt. i Udbytte og Resten overføres til nyt Regnskab.

#### Engelske Handelsskibe monteres med Kanoner

Admiralitetets Parlamentssekretær Shakespeare meddeler, at ca. 1000 Handelsskibe inden Aarets Udgang vil blive forsynet med Indretninger til at montere Kanoner. Et tilstrækkeligt Antal Anti-Undervandskanoner er blevet reserveret til Armering af disse Skibe. Hvad Luftforsvarskanoner angaar, skrider Fabrikationen tilfredsstillende frem. Fabrikationen af Granater holder Trit med Kanonfabrikationen.

#### Finska Ångfartygs Aktiebolaget

Finska Ångfartygs Aktiebolaget har i 1938 haft et Netto-Overskud paa 7,07 Mill. Fmk. mod 8,2 Mill. Aaret forud. Der foreslaas 9 pCt. Dividende til Præferenceaktierne og 9

pCt. til Stamaktierne, til Reservefonden overføres 600,000 Fmk. og i ny Regning 540,000 Fmk. Trafikindtægterne har været 276,4 Mill. Fmk. mod 269,3 Mill. for 1937.

I Beretningen oplyses, at Godstrafikken er formindsket noget, medens Pasagertrafikken er forøget. Selskabets Flaade er forøget med to Skibe i Aarets Løb. Fra Sandvikens Skibsværft i Helsingfors leveredes i August Damperen »Aldebaren« paa 2980 Tons Dødvægt til Liverpool—Manchester Ruten. For Finland—Levant Linien indkøbtes i September Motorskibet »Nordland« fra Gøteborg, som omdøbtes til »Pohjanmaa«. Der er oprettet en ny regelmæssig Rute fra Sydfinland til Sunderland. Hos Chripton-Vulcan A/B i Aabo er bestilt et nyt Motorskib til Linien Aabo—Hull til Levering Marts næste Aar.

#### »Sankt Ibb« og »Gjenten«s Kollision

Den 30. Juli 1935 kolliderede Dampskibsselskabet »Øresund«s Motorskib »Sankt Ibb« med Torpedobaaden »Gjenten«s udfør Høusebroen. »Gjenten« skulde ind til Flaadens Leje og laa paa tværs i Løbet, da Kollisionen skete. »Sankt Ibb«s Skade blev opgjort til 5544 Kr. og »Gjenten«s til 1427 Kr. »Øresund« krævede ved Sø- og Handelsretten Marineministeriet dømt til at betale de 5544 Kr., idet man hævdede, at »Gjenten« ved sin Manøvre havde medført Kollisionsskaden, og at Torpedobaaden derfor maatte have hele Ansvar.

Sø- og Handelsretten frifandt imidlertid Marineministeriet og dømte »Øresund« til at betale den Skade, »Gjenten« havde faaet, altsaa 1427 Kr. Retten lagde særlig Vægt paa »Sankt Ibb«s Fart og Førerens Bedømmelse af, hvilken Strækning han kunde regne med som sikker Passage.

Højesteret stadfæstede forleden Sø- og Handelsrettens Dom. »Øresund« skal betale 600 Kr. i Sagsomkostninger. 4 af de 9 Dommere, der har deltaget i Voteringen, mente dog, at »Gjenten« havde Andel i Skylden for Kollisionen og stemte for, at Skaden deltes ligeligt.

#### Søsætning

I Dag søsættes paa Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri D. F. D. S.'s ny Motorskib, der vil blive døbt af Direktør L. O. Normanns Datter, Frøken Eva Normann, og faa Navnet »Texas«.

Skibets Dimensioner bliver:

Længde overalt 346' 6". Bredde 45' 9". D. W. 4100 ts.

M.s. »Texas« vil blive udstyret med lang Bak og ialt 5 store Luger hver med 2 elektriske Spil, og dets Fart bliver 14 Knob. I den særlige Passageraptering indrettes Kamre til ialt 8 Passagerer.

Det er Hensigten er indsætte »Texas« i Selskabets Levant-rute, hvor i Forvejen andre af Selskabets nye Motorskibe er beskæftigede, og da »Texas« ved et gennemført Ventilationssystem er særlig velegnet for Transport af Frugt, vil det danne et værdifuldt Supplement til de i Forvejen anvendte Skibe. Udenfor Frugtsæsonen vil Skibet kunne anvendes i den oversøiske Fart.

#### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Marts 1939

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 3 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1938, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939 .....	4.070	6.491.120	3.635	5.812.368
1938 .....	3.915	6.487.068	3.541	5.791.247
Forsk. ....	+ 155	+ 4.052	+ 94	+ 21.121
	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939 .....	4.422	4.716.364	3.003	5.165.227
1938 .....	4.566	4.784.738	2.932	4.822.862
Forsk. ....	÷ 144	÷ 68.374	+ 94	+ 342.365

I Tidsrummet Januar/Marts 1939 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 1.325.893 Tons og 647.141 Tons større end til Antwerpen.

#### Øresunds-Trafikken

Der har været Meddelelser fremme om, at de svenske Statsbaner skulde have indledet Forhandlinger med det Formaal at erhverve Aktieselskabet »Øresund«, der som bekendt driver Skibsfart i Øresund, hovedsagelig mellem Malmø og København. Distriktschef E. von Friesen udtaler i den Anledning, at Statsbanerne har haft rent orienterende Forhandlinger om et mere intimt Samarbejde med det svenske Rederiaktieselskab »Øresund«, men disse Forhandlinger har endnu ikke taget saa fast Form, at der foreligger Resultater.

Der foreligger intet om tilsvarende Forhandlinger med det danske Aktieselskab »Øresund«, der arbejder i nær Tilknnytning til det svenske Selskab.

**Handelskammer-Kongressen i København**

Den 31. Marts afholdtes i Paris indenfor Det internationale Handelskammer et Møde af Komiteen for Udvidelse af den internationale Samhandel for at forberede Diskussionen om Handelspolitik og øget Samhandel paa den internationale Handelskammer-Kongres i København fra 26. Juni til 1. Juli. Handelskammerets Ærespræsident, Dr. F. H. Fentener van Vlissingen, ledede Forhandlingerne. Professor J. B. Condliffe fra Londons Universitet og Professor Fernand Baudhuin fra Universitetet i Louvain gav korte Oversigter over Hovedtrækkene i de Rapporter, som de udarbejder til Brug for Kongressen i København.

**Sunket dansk Motorsejlskib**

Den tyske Damper »Butt« kolliderede Lørdag Aften i Nord-Østersøkanalen i Nærheden af Dückerwisch-Færgen med det danske Motorskib »Asnæs«. Det danske Fartøj, der var paa 460 Brutto Tons, rammes haardt og sank. Ingen af Besætningen kom noget til. Der blev straks indledt Forholdsregler til at hæve »Asnæs«. Skibsfarten i Kanalen foregaar uhindret.

**Udvidelse af Strandby Havn**

Den udvidede Strandby Havn er afleveret til Havnebestyrelsen. Udvidelsen har ialt kostet 120,000 Kr., deraf har Staten ydet de 60,000 Kr.

Ved Udvidelsen har Havnen faaet et nyt Bassin, der er paa Størrelse med den gamle Inderhavn.

**PERSONALIA****60 Aar**

Godsejer *Poul Carl*, Møllerup, fyldte 11. April 60 Aar. Poul Carl er Søn af Skibsreder Adolf Carl og optoges efter en grundig Uddannelse i Udlandet i 1904 som Medindehaver af det fædrene Firma L. H. Carl. Faa Aar efter døde Faderen, og sammen med Direktør A. O. Andersen videreførte han det gamle Firma samt Firmaet A. O. Andersen & Co., indtil de Carl'ske Rederier i 1920 blev overtaget af Det Forenede Dampskibs-Selskab. Medens Direktør A. O. Andersen overtog Ledelsen af D.F.D.S., trak Poul Carl sig tilbage fra direkte Deltagelse i Shipping, men har dog bevaret nogen Tilknytning til dansk Skibsfart som Medlem af Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Heimdals« og Rederiet »Motortramp«.

Tidligere Skibsfører i Siam Steam Navigation Company, Kaptajn *Frederik Nicolaisen*, Aabenraa, fyldte i Fredags 60 Aar.

Tidligere mangeaarig Fører i Dampskibsselskabet »Dannebrog«, Kaptajn *Chr. Andersen*, Svendborg, fyldte i Lørdags 60 Aar.

**50 Aar**

Godsejer, Skibsreder *A. Reimann* fylder 15. April 50 Aar. Efter Afgangseksamen fra de Brockske Handelsskoler og videre Uddannelse i Udlandet kom han ind i Skibsmæglerfirmaet A. O. Andersen & Co. i København. Under Krigen Leder af forskellige Skibsbygningsforetagender i Amerika og det danske Fragnævns Repræsentant derovre. Godsejer Reimann sidder som Bestyrelsesmedlem i »Orient« og er Direktør for A/S Motortramp.

**Dødsfald**

Forstander for Sønmandshøjskolen i Svendborg *Lars Nielsen* er død, 52 Aar gl. Han var af gammel Sømands-slægt, og han og hans Bror har sammen ejet et Skib. I 1918 knyttedes han som Lærer til Sømandsskolen i Svendborg og i 1933 blev han dens Forstander. Skont alvorligt syg i de sidste Aar passede han sit Arbejde omtrent til sin Død.

Grosserer *Erik Sparre-Petersen* er død, 51 Aar gammel. Grosserer Sparre-Petersen var i en Aarrække Medlem af Sø- og Handelsretten.

En kendt Skibsfører, Kaptajn *Chr. Wendt* er død, 64 Aar gammel.

Chr. Wendt kom til Søs med »Georg Stages«, tog Styrmandseksamen, hvorefter han blev ansat i D. F. D. S., hvor han gjorde Tjeneste til 1906, da han traadte ind i Dampskibsselskabet »Dannebrog«, C. K. Hansen, hvor han avancerede til Kaptajn i 1925 og hvor han blev, indtil han for faa Aar siden trak sig tilbage med Pension.

Kaptajn Wendt var ualmindelig afholdt af alle.

Flv. Lodsformand ved Bandholm Lodseri *N. P. Krull Petersen* er død i sit Hjem i Kragenæs, 70 Aar gammel. Krull Petersen var Rudkøbingenser, Søn af en Skibsfører. Selv kom han til Søs som ganske ung og drog paa Langfart med de store Sejlskibe. I 1893 tog han Eksamen fra Nakskov Navigationsskole og fortsatte endnu i nogle Aar i Sejlskibene.

Forhenværende Skibsfører, Kaptajn *R. H. Rasmussen*, Marstal, er afgang ved Døden, 77 Aar gammel. Kaptajn Rasmussen gik i Land for en Del Aar siden og var i en Aarrække Formand for Marstal Sparekasse.

**POSITIONSLISTE PR. 12. APRIL 1939****A**

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aarø*, Bastrup, ank. Mantanza 8.4.  
s.s. *Aase* afg. Neapel 1.4. til Palermo.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Suez 30.3.  
s.s. *Absalon* pass. Skagen 11.4.  
m.s. *African Reefer* afg. Le Havre 5.4.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, ank. Antwerpen 7.4. udg.  
s.s. *Agnete* ank. Sete 3.4.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Danzig 7.4.  
s.s. *Alabama* afg. Rio 25.3. til Madeira.  
s.s. *Alf* ank. Methil 12.4.  
s.s. *Alfa* pass. Helsingør 3.4.  
s.s. *Algarve* afg. Neapel 10.4. til Palermo.  
s.s. *Algier* afg. Lissabon 10.4. til Gdynia.  
m.s. *Almena* afg. Jaffa 20.3.  
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Singapore 9.4. til Bangkok udg.  
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Euracao, W. I. 11.4.  
m.s. *American Reefer* afg. Los Angeles 1.4.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Southampton 10.4. til St. Thomas udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Aruba 27.3.  
s.s. *Anna* pass. Gibraltar 2.4.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. Hongkong 7.4.  
m.s. *Annani*, Skjoldam, ank. Singapore 7.4. hjg.  
s.s. *Anne* afg. Haifa 30.3. til London.  
m.s. *Argentina* ank. Bergen 11.4.  
m.s. *Arizona* afg. Kbhvn. 18.3. til River Plate.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Safi 3.4.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Shanghai 1.4.  
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Perth 6.4. udg.  
s.s. *Aslaug* afg. Jaffa 2.4.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. ank. Yokohama 14.4.  
s.s. *Astra* ank. Saqua 2.4.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. New York 7.4.  
m.s. *Australian Reefer* afg. Rotterdam 4.4.  
m.s. *Australian*, Rasmussen, pass. Kap Verde 8.4. p. R. t. Sydney udg.  
s.s. *Avance* oplagt.

**B**

s.s. *Belgien* afg. Gdynia 5.4.  
m.s. *Bente Mærsk* ank. Rouen 7.4.  
s.s. *Bergenshus* ank. Kbhvn. 10.4.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Betta* afg. Gdynia 5.4.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Port of Spain 22.3.  
s.s. *Bes* pass. Helsingør 12.4.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Västerås 9.4.  
s.s. *Birgitte* afg. London 20.3.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. Caibarien 6.4. til New York.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Bonita*, Farup, pass. Gibraltar 11.4.  
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Hamburg 9.4. udg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Rotterdam 25.3.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Rouen 8.4. til Methil.  
m.s. *Brasilian Reefer* afg. Valparaiso 1.4.  
s.s. *Brasilien* afg. Buenos Aires 1.4. til Madeira.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Buenos Aires 1.4.  
s.s. *Britta* afg. Kolka 4.4.  
s.s. *Broholm* ank. Kbhvn. 11.4.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Charleston, S. C. 4.4.  
s.s. *Brynhild* afg. Santos 4.4. til Madeira.

**C**

m.s. *California* afg. Oslo 30.3. til River Plate.  
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Seattle 11.4. til Vancouver udg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Gyaquil 24.3.  
s.s. *Carmen* afg. Bordeaux 4.4.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 29.3.  
ss. *Charkow* afg. Kbhvn. 8.4. til Antwerpen.  
m.s. *Chastine Mærsk* ank. New York 23.3.  
m.s. *Chilean Reefer* afg. Cristobal 2.4.  
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Nakskov 5.4.  
m.s. *Chr. Holm* ank. Caripito 20.4.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. New York 4.4. til Philadelphia.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Ækvator 10.4. p. R. t. New York.  
s.s. *Christiansborg* afg. Reykjavik 3.4.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt i Kbhvn.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12.4.39

LONDON .....	22,40	MADRID .....	54,00
NEWYORK .....	479,75	AMSTERDAM .....	254,85
BERLIN .....	192,25	STOCKHOLM .....	115,60
PARIS .....	12,80	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	80,70	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	107,80	PRAG .....	16,55
ROM .....	25,40	WARSAWA .....	90,75

s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Aarhus 9.4.  
 m.s. *Columbia*, Bronér, afg. Kobe 31.3.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Bona 30.3.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Kalundborg 9.4.

## D

s.s. *Dagmar* ank. London 11.4.  
 s.s. *Dagmar* ank. Las Palmas 31.3.  
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Stockholm 12.4.  
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Kbhvn. 9.4.  
 m.s. *Danmark* ank. Avonmouth 22.4.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Aden 9.4. til Penang udg.  
 s.s. *Delaware* ank. Oslo 11.4. afg. 11.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro* afg. Kbhvn. 13.4. til Stettin.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. St. Domingo 25.3.  
 s.s. *Edv. Nissen* pass. Helsingør 8.4.  
 s.s. *Ebro* ank. Kbhvn. 7.4.  
 s.s. *Ejfe Mærsk* ank. Odense 5.4.  
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 8.4. til Antwerpen.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Buenos Aires 29.3.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Curacao 3.4.  
 s.s. *Elisabeth* ank. Treport 3.4.  
 s.s. *Ellen* oplagt.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Gdynia 10.4.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Liverpool 7.4.  
 s.s. *Ellensborg* pass. Helsingør 8.4.  
 s.s. *Else* afg. Wiborg 4.4.  
 s.s. *Emanuel* oplagt.  
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Macoris 21.3.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. San Pedro 26.3.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Kbhvn. 9.4.  
 s.s. *Energi* oplagt.  
 s.s. *Enigheden* oplagt.  
 s.s. *Erik Boye* ank. Cardenas 27.3.  
 s.s. *Erindring* oplagt.  
 s.s. *Erna* pass. Gibraltar 3.4.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Los Angeles 6.4. hjg.  
 s.s. *Ester* afg. Carontes 1.4.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Estrid* afg. Liverpool 5.4.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. London 12.4. hjg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, oplagt.  
 s.s. *Finland* afg. Kbhvn. 12.4.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Aden 11.4. til Suez hjg.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Bayonne 11.4.  
 s.s. *Frankrig* afg. Ghent 11.4.  
 s.s. *Fredensborg* afg. Glasgow 6.4.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Riga 10.4.  
 s.s. *Freya* afg. Helsingør 5.4. til Dahar.  
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 1.4.  
 s.s. *Frode* afg. Neufahrwasser 23.3. til Gulfen.  
 s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. New Orleans 10.4. til Norfolk.  
 s.s. *Gerd* ank. Liverpool 4.4.  
 s.s. *Gerda* pass. Finisterre 4.4.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. Setubal 11.4.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Baltimore 5.4.  
 s.s. *Gorm* ank. Kbhvn. 9.4.  
 s.s. *Grete* pass. Gibraltar 4.4.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Panama 4.4.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, oplagt.  
 s.s. *Gudena* ank. Akrenas 22.3.  
 s.s. *Gudrun* afg. Dakar 5.4.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. London 29.3.  
 s.s. *Gunhild* pass. Skagen 26.3.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Greenock 7.4.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 11.3. til Singapore.  
 s.s. *Gyda* pass. Helsingør 31.3.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, pass. Brunshüttelhoog 11.4. p. R. t. Dieppe.  
 s.s. *Halldan* ank. Havre 8.4.  
 s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.  
 s.s. *Hans*, From, pass. Helsingør 12.4. sydg.  
 s.s. *Hans Broge* afg. Algier 3.4.  
 s.s. *Hans Mærsk* pass. Gibraltar 4.4.

s.s. *Harald* ank. Kbhvn. 10.4.  
 s.s. *Harriet* pass. Cap Wrath 4.4.  
 s.s. *Helga* afg. Habana 3.4.  
 s.s. *Helene* ank. Nethil 3.4.  
 m.s. *Helvig* ank. London 1.4.  
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Harburg 3.4.  
 s.s. *Henry Tegner* ank. Immingham 6.4.  
 m.s. *Herdis* afg. Teneriffe 3.4.  
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 4.4.  
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 7.4.  
 s.s. *Holland* pass. Dover 4.4.  
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 9.4.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. Yokohama 23.3.

## I

m.s. *India*, Krarup, pass. Minikoi 8.4. p. R. t. Port Said hjg.  
 s.s. *Inga*, Jensen, oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Casablanca 30.3. til Tangier.  
 s.s. *Inger* afg. Sete 5.4.  
 s.s. *Inger Toft* ank. Glasgow 11.4.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, afg. Newport News 7.4.  
 m.s. *Ireland*, Meinertz, ank. Areia Mossoro 9.4.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Boulogne 8.4.  
 s.s. *Ivar* ank. Tanamo (Cuba) 6.4.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* afg. Riga 12.4. til Liepaja.  
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. Casablanca 28.3.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Tampico 15.3.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Kobe 1.4. udg.  
 s.s. *Jenny* ank. Aalborg 2.4.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Aalborg 1.4.  
 s.s. *Johanne* pass. Dungeness 3.4.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Zeebrugge 31.3.  
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 10.4.  
 s.s. *Jonna* afg. Barry 25.3.  
 s.s. *Juliane* oplagt.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Port Said 8.4. til Marseilles hjg.  
 s.s. *Jutta* afg. Haifa 2.4.  
 s.s. *Jytte* afg. Kbhvn. 5.4. til Danzig.  
 s.s. *Jægersborg* ank. London 10.4.

## K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Ushant 3.4. p. R. t. Staterne.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Charleston 8.4.  
 s.s. *Karen* pass. Helsingør 6.4.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Helsingør 13.4.  
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 31.3.  
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 7.4.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Abadan 26.3.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Aabenraa 4.4. til Glasgow.  
 s.s. *Kentucky* ank. Frederikshavn 22.2. i Dok.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Shanghai 10.4. til Yokohama udg.  
 s.s. *Kirsten* ank. Hamburg 23.3.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Salonica 30.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Tendal, oplagt i Randers.  
 s.s. *Knud* ank. Swansea 9.4.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud Villenoes* ank. Esbjerg 25.3.  
 s.s. *Knut* afg. Oran 1.4.  
 s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* ank. New York 24.3.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Rotterdam 8.4. hjg.  
 s.s. *Lars Kruse* afg. Casablanca 31.3.  
 s.s. *Laura* afg. Cardiff 22.3.  
 m.s. *Laura Mærsk* afg. Panama 5.4.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Kohsichang 29.3.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Davao 7.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann afg. Baltimore 8.4.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
 s.s. *Lilian* afg. Napoli 3.4.  
 s.s. *Lily* ank. Gravesend 5.4.  
 s.s. *Linda* afg. Cardiff 19.3.  
 s.s. *London*, Hansen, oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Lotta* afg. Rotterdam 4.4.  
 m.s. *Louisiana* afg. Göteborg 15.3. til River Plate.  
 m.s. *Lundby* i Dok i Kbhvn.

## M

s.s. *M. C. Holm* ank. Nakskov 4.4.  
 s.s. *Magnus* ank. Gdynia 9.4.  
 s.s. *Maja* ank. Liepaja 2.4.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Saigon 7.4. hjg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Belleoram N.F. 10.4.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Shanghai 3.3.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Cardenas 4.4. til Jacksonville.  
 s.s. *Margrete* ank. Gravesend 5.4.  
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 8.4.  
 s.s. *Maria* afg. Hamborg 4.4.  
 s.s. *Marianne* ank. Middlesbrough 1.4.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 28.3.

s.s. *Marie Toft* pass. Kbhvn. 31.3.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Freelown 29.3.  
 m.s. *Marocco* afg. Casablanca 10.4. til Tanger.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Menthil 10.4.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Frederikshavn 3.4. til Rochesler.  
 s.s. *Marx* ank. Gdynia 1.4.  
 s.s. *Maryland* afg. Buenos Aires 6.4. til Santos.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Hamburg 7.4.  
 s.s. *Marna* afg. Callao 28.3.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Singapore 11.4. udg.  
 s.s. *Mercur* oplagt.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 10.4.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 9.4. til Lorient.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.  
 s.s. *Najaden* ank. Rotterdam 4.4.  
 s.s. *Nancy* afg. Wolgast 5.4.  
 s.s. *Nerma* pass. Helsingør 1.4.  
 s.s. *Nevada* ank. Frederikshavn 24.3. i Dok.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Hongkong 5.4.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 3.4.  
 s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.  
 s.s. *Niobe* ank. Wiborg 4.4.  
 s.s. *Norco* oplagt.  
 m.s. *Nordbo* afg. Boston 14.3. til New York.  
 s.s. *Nordborg* pass. Finisterre 8.4.  
 s.s. *Norden* afg. Los Angeles 14.3. til Kobe.  
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 7.4.  
 m.s. *Nordfarer* afg. New York 22.3. til Rio de Janeiro.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Antwerpen 24.3. til Nordfolk.  
 m.s. *Nordhval* ank. Seattle 21.3.  
 m.s. *Nordkap* ank. Buenos Aires 21.3.  
 s.s. *Nordlys* p. R. t. Panama.  
 m.s. *Nordpol* p. R. t. U.S.A.  
 m.s. *Nordvest* p. R. t. New York.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. New York 8.4.

## O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 11.4.  
 s.s. *Olaf* i Dok i Aalborg.  
 s.s. *Olga* oplagt.  
 m.s. *Olga S.* ank. Las Palmas 2.4.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Antwerpen 23.3.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Trinidad 9.4.  
 m.s. *Oregon* afg. Lissabon 8.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Orion* afg. Newport News 30.3.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Leith 9.4.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Gdynia 5.4.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Swansen 11.4.

## P

s.s. *P. N. Damm* afg. Pt. au Basques 6.4.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, pass. Ushant 11.4. p. R. t. Antwerpen hjg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Gdynia 3.4. til Sete.  
 s.s. *Paula* pass. Malta 2.4.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Yawata 4.4. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 s.s. *Peter Mærsk* afg. New York 5.4.  
 s.s. *Pia* pass. Fornæs 10.4.  
 s.s. *Polly* oplagt.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Methil 10.4. til Korsør.

## R

m.s. *Ragnhild* ank. Antwerpen 5.4.  
 s.s. *Randa* afg. Famagusta 1.4.  
 s.s. *Riga* ank. Westeraas 12.4.  
 s.s. *Rigmor* ank. Skive 6.4.  
 s.s. *Rikke* afg. Zeebrugge 24.3. til Huelva.  
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 10.4.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Gdynia 5.4.  
 s.s. *Robert* pass. Dover 3.4.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Port Said 4.4.  
 s.s. *Rosenborg* pass. Start Pt. 10.4.

## S

s.s. *Saga* forv. afg. Drammen 12.4. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Tocopille 31.3.  
 s.s. *Seine* ank. Riga 9.4.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Akureyri 3.4.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Kalundborg 6.4.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttelhoog 10.4. p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Sejrø*, Teilman-Thomsen, afg. St. Juan 10.4.

## A/B NIELSEN &amp; THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

## HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

m.s. *Selandia*, Væring, afg. Suez 10.4. til Aden udg.  
 s.s. *Selma* ank. Santos 3.4.  
 s.s. *Sessa* afg. Iquique 4.4.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Antwerpen 8.4. hjg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Kbhvn. 10.4.  
 s.s. *Signe* pass. Skagen 3.4. p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Sigrid* afg. Bastia 31.3. til Cagliari.  
 s.s. *Sigrun* ank. Antwerpen 7.4.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Sfax 8.4.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.  
 s.s. *Skagen* pass. Skagen 8.4.  
 s.s. *Skagerak* afg. Nice 1.4.  
 s.s. *Skandia* i Dok i North Shields.  
 s.s. *Skjold* ank. Dunkirk 7.4.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 12.4. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. New York 8.4.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Svendborg 5.4.  
 s.s. *Sophie* afg. Kiel 1.4.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 11.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Malta 9.4. til Alexandria.  
 s.s. *Stella* pass. Gibraltar 31.3.  
 m.s. *Stensby* afg. Kristiansand 8.4. til St. Lawrence.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Osaka 25.3.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 11.4.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Fowey 6.4.  
 s.s. *Svanhild* afg. Kbhvn. 10.4. til Aalborg, ank. Aalborg 11.4.  
 s.s. *Svanholm* afg. Algier 8.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Svava* afg. Kbhvn. 11.4. til Vejle og Aarhus.  
 s.s. *Svend Pii* afg. St. Kitts 1.4.  
 s.s. *Soborg* afg. Dover 8.4.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Randers 9.4.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Shanghai 3.4.  
 s.s. *Tanja* afg. Cardiff 25.3.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Yokohama 5.4.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Antwerp 11.4.  
 s.s. *Tekla* afg. Gibraltar 4.4.  
 s.s. *Tennessee* afg. Aalborg 2.4. til New York.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Las Palmas 23.3. til Barcelona.  
 s.s. *Tomsk* ank. Aalborg 9.4.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt Kbhvn.  
 s.s. *Tovelil*, Ewers, ank. Fredericia 10.4.  
 s.s. *Transporter* afg. Odense 5.4. til England.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Odense 11.4.  
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 11.4.  
 s.s. *Tula* ank. Jaffa 10.4.  
 m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 5.4. til Alexandria.  
 m.s. *Tureby* ank. Buenos Aires 6.4.

## U

s.s. *Ulla* afg. Santos 31.3.  
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Bona 8.4.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Baltimore 7.4.

## V

s.s. *Valborg* pass. Dungeness 7.4.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Trouville 8.4.  
 s.s. *Venus* pass. Azorerne 30.3. p. R. t. Vestindien.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Antwerpen 6.4.  
 s.s. *Viborg* ank. Antwerpen 5.4.  
 s.s. *Virginia* afg. Rio 8.4. til Madeira.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Perth 10.4.  
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Kbhvn. 27.3.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Aalborg 23.3.

## Y

s.s. *Yrsa* ank. Aalborg 9.4.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Gdynia 10.4.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmølid"  
Amaliegade 36**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S**  
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENGSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7808**Viking**  
Kompasser  
**Viking**  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

**SØLVER & SVARRER**

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

REDERI, OG HANDELSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

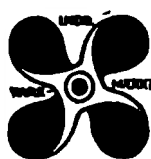
KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresandsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**O. SWANLJUNG**

Etableret 1903

**BRAHESTAD** (Lapaluoto, Roska, Simluoto FINLAND  
& Kalajoki-Rahja)

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienst-  
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telephones:  
84880 (3 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA — Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

W A S A (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND



# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 5. April 1939.

Nr. 14.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Næste Nr. af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer *Freitag den 14. April*.

## I. Østersøen.

### 1021. Østersøen. Kriegers Flak. Vrag.

Vraget af Motorskibet *Anna*, hvorover mindste *Dybde* er *16 m*, ligger sunket i *18,5 m Vand* paa *55° 00' (30") N. 12° 58' (30") E.*, c. *16 Sm E.* for *Hellehavn-Nakke Fyr*.  
(Kort Nr. 187. 126, 180 og 131.)

### 1022. Danmark. Østersøen. Tolkedyb S. Lys- og Fløjtetønde udlagt. Sømærke inddraget.

1. En *rød- og hvidstribet Lys- og Fløjtetønde Tolkedyb*, der viser *hvidt Lys* med *En-Formærkelser* hver *7½<sup>s</sup>*, *Lys* c. *5<sup>s</sup>*, *Mærke* c. *2½<sup>s</sup>*, er udlagt i *14 m Vand* paa *54° 50' (34") N. 12° 14' (25") E.*, c. *1200 m 138°* fra *Tolkerenden S.* for *Tolkedyb*. — Under *Isforhold* inddrages *Lys- og Fløjtetønden* uden at erstattes med *Vintersmærke*.

2. Den *rød- og hvidstribede Spidstønde* med *Ballon, Tolken E.*, paa *54° 51' (39") N. 12° 14' (52") E.* er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 8/556 1939. Kort Nr. 162, 187, 126 og 180. Danske Lods, Side 543. Fyr-Fort. Nr. 514 A. Søm.-Fort., Side 57, Nr. 3.)

### 1023. (T). Danmark. Bornholm. Hasle Havn midlertidig lukket. Havnefyr midlertidig slukket.

*Hasle Havn* er indtil videre lukket for *Sejlads*, og *Havnefyret* slukket.

c. *55° 11'½ N. 14° 42'½ E.*

### 1024. (T). Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.

(U. f. S. Nr. 13/877. Stockholm 1939.)

*Lys- og Fløjtetønden Hoborgs rev* paa c. *56° 51' N. 18° 07' E.* er for *Tiden* ombyttet med en *almindelig Lystønde*, der viser samme *Fyrkarakter*.

### 1025. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle leden. Lystønde inddraget for Is.

(U. f. S. Nr. 13/874. Stockholm 1939.)

*Lystønden Heros grund* paa c. *60° 43' N. 17° 17' E.* er inddraget paa *Grund* af *Isforholdene*.

1026. **Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 13/934. Stockholm 1939.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Blackkallen* c. 64° 20' N. 21° 31' E. *Kräkängersfjärden, södra og norra. Vänn-  
 skär, yttre. Siked. Byvikens hamnpir.*  
 (E. f. S. Nr. 6/399 1939.)
1027. **Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib genudlagt.**  
 (Telegram fra Lodskontoret i Åbo.)  
 Fyrskibet *Rauma* paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 2/112 1939.)

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

1028. **Danmark. Sundet. Lystbaadchavnen i Svanemøllebugten. Uddybning. Oplysning om Afmærkning.**  
 Indsejlingen til og den yderste Del af *Lystbaadchavnen i Svanemøllebugten* er uddybet til 4 m. Paa Midten af SW.-Grænsen for det uddybede Areal er udlagt en Fortøjtønde. Kloakledningen gennem Havnen er udenfor Havnens Omraade afmærket med 2 grønne Spidstønder.  
 c. 55° 43' N. 12° 35<sup>3</sup>/<sub>4</sub>' E.  
 (Kort Nr. 134, 133. 132 og 130. Havnelods, Side 119 og Tillæg Nr. 1, Side 20.)
1029. **Sverige. Sundet. Ven. Ven Fyr forandret.**  
 (U. f. s. Nr. 13/879. Stockholm 1939.)  
*Ven Fyr* paa c. 55° 54',<sub>9</sub> N. 12° 40',<sub>3</sub> E. er blevet elektrificeret, hvorved Lys evnen er betydelig forøget. Fyrkarakteren er stadig Et-Blink hver 20<sup>s</sup>, men Blinkets Varighed er forøget til 4<sup>s</sup>, saaledes at Fyret nu viser Blink 4<sup>s</sup>, Mørke 16<sup>s</sup>. — Iøvrigt uforandret.  
 (E. f. S. Nr. 7/490 1939.)
1030. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Ferne Klint. Vrag afmærket.**  
 En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt c. 10 m S. for Vraget af Motorgaleasen *Clara*, der ligger sunket paa 55° 11' (24") N. 11° 18' (57") E., SW. for *Sevedo*.  
 (E. f. S. Nr. 49/3555 1938.)
1031. **(T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**  
 Ved Kontrolmaalingen den 22. Marts d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,<sub>7</sub> m.  
 c. 54° 50',<sub>6</sub> N. 10° 33',<sub>1</sub> E.  
 (E. f. S. Nr. 9/707 1939.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1032. **Danmark. Kattegat. Naveren W. Sømærke udlagt.**  
 En hvid Stage med Halmvisk, *Naveren W.*, er udlagt i c. 4 m Vand paa Inder- siden af Grunden *Naveren W.* for 1,<sub>3</sub> m Pullen, der er beliggende paa 56° 23' (40") N. 10° 56' (36") E.  
 (E. f. S. Nr. 9/649 1939. Kort Nr. 102, 125, 100 og 180. Danske Lods, Side 154. Søm. Fort. Side 30, Nr. 24 A.)
1033. **Danmark. Kattegat. Læso SE. Kobbergrund E. Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.**  
 Lys- og Fløjtetønden *Kobbergrund E.* paa c. 57° 08' N. 11° 23' E. er atter i Orden og viser normal Fyrkarakter.  
 (E. f. S. Nr. 13/1018 1939.)

1034. **Sverige. Kattegat. Y. Vikbåden. Fast Sømærke genopført.**  
(U. f. s. Nr. 13/880. Stockholm 1939.)  
Det faste Sømærke paa *Y. Vikbåden* paa c.  $57^{\circ} 32',_{10}$  N.  $11^{\circ} 52',_{2}$  E. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 50/3569 1938.)
1035. **Danmark. Limfjorden. Løbet over Hals Barre. Sømærke genudlagt.**  
Den røde Stage med 3 opadvendte Koste ved N.-Siden af Løbet paa  $56^{\circ} 58' (03'')$  N.  $10^{\circ} 21' (50'')$  E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 13/1019 1939.)
1036. (T). **Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*:  $5,8$  m, i *Svaneholm Fyrlinie*:  $5,8$  m, i *Sælhundeholm Løb*:  $4,3$  m, i *Gaaseholm Løb*:  $2,0$  m, i *Svaneholm Løb*:  $0,2$  m og i *Kobberø Løb*:  $2,5$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn*  $5,8$  m over *Havrevlen* og  $5,6$  m i *Svaneholm Fyrlinie*, og  $4,3$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.  
Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.  
Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:  
a.  $56^{\circ} 43' (16'')$  N.  $8^{\circ} 13' (08'')$  E. —  $2,9$  m.  
b.  $56^{\circ} 43' (08'')$  N.  $8^{\circ} 13' (23'')$  E. —  $2,8$  m.  
c.  $56^{\circ} 42' (34'')$  N.  $8^{\circ} 13' (20'')$  E. —  $1,8$  m.  
(E. f. S. Nr. 10/729 1939. Kort Nr. 104.)
1037. **Sverige. Skagerrak. Otterö SW. Grund.**  
(U. f. s. Nr. 13/881. Stockholm 1939.)  
En Grund med  $6,7$  m Vand ved Middelvandstand er fundet paa  $58^{\circ} 38',_{80}$  N.  $11^{\circ} 11',_{80}$  E.,  $1,29$  Sm  $113^{\circ}$  fra *Brämskär Fyr* og  $0,1$  Sm SW. for Skæret *Kullen*. Grunden ligger i E.-Kant af *Stångeskär Fyrs* S.-lige hvide Lysvinkel.  
(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1038. **Nordsøen. Horns Rev Fyrskib N. t. W. Drivende Vraggods.**  
(Meddelelse fra Blaavand Radio.)  
Finsk Damp *Delaware* rapporterer den 29. Marts d. A. Kl. 1540 G. M. T. paa c.  $55^{\circ} 50' N.$   $7^{\circ} 12' E.$ , c. 17 Sm N. t. W. for *Horns Rev Fyrskib*, at havde passeret en drivende Tømmerlog, der var farlig for Sejladsen.
1039. (T). **Nordsøen. Withernsea Fyr E. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 17. Trinity House, London 1939.)  
Vraget af et Dampskib, antagelig Dampskibet *Grangemouth*, hvorfra Masten ved Lavvande rager c.  $1\frac{1}{4}$  m over Vandet, ligger sunket paa c.  $53^{\circ} 44' N.$   $0^{\circ} 27' E.$ , c. 14 Sm E. for *Withernsea Fyr*. En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $10^s$ , er udlagt c.  $0,1$  Sm E. t. N. for Vraget.
1040. **Danmark. Manø Gyde. Sømærke genudlagt.**  
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Manø Gyde*, paa  $55^{\circ} 16' (40'')$  N.  $8^{\circ} 28' (45'')$  E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 46/3280 1938.)
1041. (T). **Holland. Zeegat van Texel. Lystønde midlertidig udlagt.**  
(B. a. Z. Nr. 76/963. 's-Gravenhage 1939.)  
En sort Lystønde mærket *S.—O.*, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $3^s$ , er for et Tidsrum af c. 1 Maaned paa Grund af Afholdelsen af Skydeøvelser udlagt paa c.  $52^{\circ} 55',_{3}$  N.  $4^{\circ} 32',_{3}$  E. i *Zanddijk Fyrlinie*, 2 Sm søværts fra *Zuider Haaks Lys-* og Fløjtetønde.

**1012. (T). England. Humber og Anduvning. Advarsel vedrørende Fyr.**

(N. t. M. Nr. 675. London 1939.)

Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at en Del Fyr paa *Humber* og ved Anduvningen dertil vil være slukket i flere Timer Natten mellem den 24. og 25. eller mellem den 25. og 26. April d. A.

c. 54° 30' N. 0° 30' E.

**1013. Skotland. Firth of Forth. Kabelomraade udvidet.**

(N. t. M. Nr. 665. London 1939.)

Grænsen for Kabelomraadet er nu, som følger:

Fra SE.-Pynnten af *Isle of May* (c. 56° 11' N. 2° 33' W.) 0,53 Sm i Retningen 65°, derfra 4,8 Sm i Retningen 325°, derfra 0,3 Sm i Retningen 295° og derfra i Retningen 225° til den nuværende N.-Grænse.

(Kort Nr. 91.)

(Se Tillæg.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****1014. (T). Frankrig. Cherbourg Anduvning. Undervandshindringer. Advarsel.**

(A. a. N. Nr. 11/820. Paris 1939.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 12/891 1939 meddeles, at de deri omtalte Spids-tønder er sorte og udlagt 2760 m 64° fra *Ile Pelée* Fyr, der er beliggende paa c. 49° 40',3 N. 1° 35',0 W.

Det er forbudt at passere mellem Tønderne.

(E. f. S. Nr. 12/891 1939.)

**1045. (T). Frankrig. Ouessant Anduvning. Molène NE. Les Trois Pierres Fyr slukket.**

(A. a. N. Nr. 11/815. Paris 1939.)

Fyret *Les Trois Pierres* paa c. 48° 24',7 N. 4° 56',8 W. er for Tiden slukket.**1046. (P). England S.-Kyst. Owers Fyrskib forandres.**

(N. t. M. Nr. 657. London 1939.)

Omkring den 17. Maj d. A. vil *Owers* Fyrskib paa c. 50° 37' N. 0° 41' W. blive erstattet med et nyt Fyrskib, der har et Fyrtaarn midtskibs. Fyrkarakteren bliver hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20<sup>s</sup>. Taagesignal afgives med Diafon, Tre-Stød hver 1<sup>m</sup>. Fyrskibet bliver forsynet med en Undervandsmembran.

**1047. (T). England S.-Kyst. Owers Fyrskib W. Undervandshindring.**

(N. t. M. Nr. 646. London 1939.)

En Undervandshindring findes paa c. 50° 37' N. 0° 44' W., c. 2,25 Sm 270° for *Owers* Fyrskib.

**1048. England W.-Kyst. Scilly Islands. St. Mary's. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 656. London 1939.)

De røde, faste Fyr, der afmærker Radiomasterne paa 49° 54' (30") N. 6' 18' (30") W., er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****1049. Færøerne. Syderø—Sandø. Kabel fjernet.**

Telegrafkablet, der udgik fra *Sandvig* (c. 61° 37<sup>3</sup>/<sub>4</sub>' N. 6° 55' W.) paa *Syderø* i NE.-lig Retning c. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sm W. om *Store Dimon* til *Skarvenæs* (c. 61° 47<sup>1</sup>/<sub>2</sub>' N. 6° 44<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' W.) paa *Sandø* er fjernet.

(Kort Nr. 82. 83 og 80. Færøske Lods, Side 48.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### I. Østersøen.

- 1939  
1/2 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag „Katharina Peppa“. Vrag afmærket.*  
1/14 *Tyskland. Stolpe Banke S. Vrag „San Matteo“. Vraglystøndes Plads.*  
1/15 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie N. Vrag.*  
1/17 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*  
7/486 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Fyr midlertidig forandret. Oplysning om Kabler.*  
8/584 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Travemünde. Forsøg med Lyssignaler. Advarsel.*  
9/634 *Østersøen. Rønne Havn S. t. W. Vrag „Rita“ afmærket.*  
9/645 *Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE. Oplysning om Vrag.*  
11/782 *Lettland W.-Kyst. Liepaja N. Vrag „Baltabor“ afmærket.*  
11/841 *Danmark. Gedser Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.*  
12/854 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib midlertidig ombyttet.*  
14/1023 *Danmark. Bornholm. Hasle Havn midlertidig lukket. Havnefyr midlertidig slukket.*

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

- 1939  
1/19 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
1/20 *Danmark. Sundet. Drogden. Vrag „Artemis“.*  
1/21 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosedø Batteri. Signal for Skydning.*  
1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
1/23 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.*  
1/25 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.*  
1/26 *Sverige. Sundet. Skanör Havn. Sømærker midlertidig inddraget.*  
1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnede Fort.*  
1/30 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.*  
1/32 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernako. Munkeby Fyr forandres.*  
1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.*  
1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder. Advarsel.*  
1/35 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*  
1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*  
1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Oplysning om Fyrbelysning.*  
1/95 *Danmark. Sundet. Ellekilde Hage Lys- og Klokketønde SE. Vrag „Jeanne M“ afmærket.*  
7/491 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrøm. graveede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*  
11/789 *Sverige. Sundet. Ven. Nyt Fyr tændes. Taagesignal oprettes.*  
11/790 *Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr forandres. Tangesignal forandres.*  
11/791 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
12/868 *Danmark. Store-Bælt. Albuen Fyr SW. t. W. Vrag „Albatros“ afmærket.*  
13/962 *Sundet. Helsingør—Hälsingborg. Kabler udlægges midlertidigt. Advarsel.*  
14/1031 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1939  
 1/39 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.  
 1/40 Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Puller. Advarsel.  
 1/42 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.  
 5/342 Danmark. Limfjorden. Salling Sund. Prøveboringer. Advarsel.  
 5/343 Danmark. Limfjorden. Vilsund. Bro under Bygning. Advarsel.  
 8/630 Danmark. Limfjorden. Den uddybede Rende over Logstør Grunde. Tilsanding.  
 10/724 Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn udvides. Advarsel.  
 11/794 Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 12/876 Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjord. Oksøy Fyr slukkes midlertidigt.  
 13/966 Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 13/967 Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn. Oplysning om Dybde.  
 13/1017 Danmark. Kattegat. Søby NE. t. E. Vrag „Ormen 2“.  
 14/1036 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.  
 14/1077 Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1939  
 1/52 Norge. Rogaland. Utsira. Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.  
 1/54 Belgien. Wandelaar Fyrskib E. Vrag „Nippon“.  
 1/55 Belgien. West Hinder Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 1/56 England. Ray Sand Channel. Farligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 1/57 England. Cross Sand Fyrskib ombyttes midlertidig.  
 1/92 Tyskland. Helgoland. Tønder udlægges midlertidigt.  
 1/101 Nordsøen. Helgoland NW. Lystønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
 3/203 Skotland. Firth of Forth og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
 6/425 Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.  
 7/503 Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer. Lystønder flyttes. Vagt-  
 10/736 } skibe udlægges. Advarsel.  
 8/576 Nordsøen. Humber Fyrskib E. t. N. Vrag „Katina Bulgaris“.  
 9/655 Tyskland. Borkum N. Vrag „Wiborg II“ afmærket.  
 9/658 Skotland. Caledonian Canal lukkes midlertidig for Trafik.  
 12/879 Norge. Selbjørnfjord. Slotteroy Fyr slukkes midlertidig.  
 12/880 Norge. Jæren. Obrestad Fyr slukkes midlertidig.  
 12/888 England. Sunk Fyrskib ombyttes midlertidig.  
 13/968 Tyskland. Helgoland. Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
 13/969 Tyskland. Weser Fyrskib og Jade W. Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
 13/972 Skotland. Firth of Forth. Forsøg med Sprængstoffer. Forbudt Omraade.  
 14/1042 England. Humber og Anduvning. Advarsel vedrørende Fyr.

## Island og Færøerne.

- 1939  
 1/59 Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki Grund fundet.  
 1/60 Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1939  
 1/64 Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.  
 1/65 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.  
 1/66 Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.  
 1/67 Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeddelinger og Navigationsefterretninger af  
 6/463 } særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeddelinger  
 pr. Radiotelefon.  
 1/68 Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte  
 Isberetninger.  
 1/69 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af  
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/70 Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.  
 1/71 Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.  
 1/72 Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske  
 Farvande.  
 1/74 Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/76 Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.  
 2/150 Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvande.

- 2/157 *Britiske Øer og Nordsoen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
 2/158 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.  
 2/159 Bestemmelser for Ruter for Handelskibe i *Middelhavet* og for Undervandsbaadsøvelses-  
 omraader.  
 2/160 *Spanien.* Advarsel vedrørende Fyr, Miner, Hindringer og Blokade. Sejladsforskrifter.  
 2/161 *Spanien. Palma de Mallorca.* Regler for Besejling.  
 2/162 *Spanien. Middelhavet. Base de Rosas.* Minespærring udlagt. Advarsel.  
 2/163 *Baleariske Øer Ibiza og Formentera.* Fyr slukket.  
 2/165 *Danmark.* Meddelelse fra Søkortarkivet.  
 3/233 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelser  
 i danske Farvande.  
 6/464 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.  
 8/625 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.*  
 12/941 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.* Ispatrouilletjenesten genoptaget.  
 12/942 *Spanien.* Trafikbestemmelser. Advarsel.  
 12/946 *Danmark.* Nodmeldinger fra Skibe.

1050. (T). Frankrig. Quiberon Bugt. Oplysning om Vrag.  
(A. a. N. Nr. 11/821. Paris 1939.)  
Vraget af *Bourbaki*, der rager over Vandet ved Lavvande, ligger nu 500 m 30° fra *Port-Haliguen* Fyr, som er beliggende paa c. 47° 29',<sub>2</sub> N. 3° 06',<sub>2</sub> W. Vraget er afmærket med 2 grønne Spidstønder, der er udlagt henholdsvis 20 m fra Forstævnen og 20 m fra Agterstævnen.  
(E. f. S. Nr. 6/428 1939.)
1051. Afrika W.-Kyst. Iles de Los. Baaker opført.  
(N. t. M. Nr. 680. London 1939.)  
En Baake er opført paa hvert af følgende Steder:  
a. 9° 30' 25" N. 13° 46' 08" W. b. 9° 31' 03" N. 13° 48' 21" W.
1052. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. The Cuckolds Fyr. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 12/700. Washington 1939.)  
Taagesignalet ved *The Cuckolds* Fyr paa c. 43° 47' N. 69° 39' W. er forandret til Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Pause 17,<sub>5</sub><sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 10/746 1939.)
1053. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Lys- og Klokketønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 12/701. Washington 1939.)  
Ved Siden af *Cleveland East Ledge* Tønde 2 paa c. 41° 38' N. 70° 42' W. er i 10 m Vand udlagt en rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>4</sub><sup>s</sup>, Mærke 3,<sub>6</sub><sup>s</sup>.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
1054. Trinidad. Serpent's Mouth Anduvning. Pulle findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 686. London 1939.)  
7,<sub>3</sub> m Pullen, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 9° 56' N. 61° 32' W., findes ikke.
1055. Argentina. Beagle Channel. Banco de la Herradura. Tønde flyttet.  
(N. t. M. Nr. 664. London 1939.)  
Tønden paa c. 54° 55' S. 67° 37' W. er flyttet c. 0,<sub>1</sub> Sm S. efter og ligger nu 1,<sub>56</sub> Sm 175° fra *Direction* Baake.
1056. S-lige Atlanterhav. Falkland Islands. Stanley Harbour. Hulk flyttet.  
(N. t. M. Nr. 644. London 1939.)  
Hulken *Fennia* er flyttet c. 0,<sub>7</sub> Sm i Retningen 263° og ligger nu paa c. 51° 42' S. 57° 52' W., 0,<sub>24</sub> Sm 342° fra Spiret paa Katedralen. Hulken ligger i Retningen 118°—298°.
1057. Chile. Caleta Buena. Havn lukket for Sejlads.  
(N. t. M. Nr. 685. London 1939.)  
*Caleta Buena* Havn er lukket for al Sejlads, Fyrene er slukket og Afmærkningen inddraget.  
c. 19° 53' S. 70° 09' W.
1058. Peru. Callao. Ny Tørdok.  
(N. f. S. Nr. 12/1220. Berlin 1939.)  
I *Callao* er en ny Tørdok, 200 m lang og 24 m bred taget i Brug for Skibe med et Dybgaaende af indtil 7 m.  
c. 12° 02',<sub>5</sub> S. 77° 09',<sub>2</sub> W.



## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

## 1059. (P). Frankrig. Port de Bouc. Fyrbelysning forandres.

(A. a. N. Nr. 11/817. Paris 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid sker følgende Forandringer ved Fyrbelysningen i *Port de Bouc*:

1. *Tour du Fort* Fyr paa c.  $43^{\circ} 23',_6$  N.  $4^{\circ} 59',_2$  E., ved S.-Siden af Indløbet, forandres til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver  $12^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 18 Sm for hvidt og 15 Sm for rødt og grønt Lys.

2. Paa *Pointe Saint-Antoine* paa c.  $43^{\circ} 23',_7$  N.  $4^{\circ} 59',_1$  E., paa Kysten E. for Øen *Fort-de-Bouc*, tændes et nyt Fyr, der skal vise grønt Hurtigblink, 60 Blink pr. Min. Flammens Højde:  $4,5$  m. En lille, rødmalet Fyrbaake.

## 1060. Italien. Liguriske Hav. Ventimiglia—Genua. Sejladsforskrift ophævet.

(A. a. N. Nr. 9/17. Genua 1939.)

Forbudet mod om Natten at navigere i de territoriale Farvande indenfor 6 Sm fra Kysten mellem *Ventimiglia* (c.  $43^{\circ} 47'$  N.  $7^{\circ} 36'$  E.) og *Genua* (c.  $44^{\circ} 24'$  N.  $8^{\circ} 53'$  E.) er ophævet.

(E. f. S. Nr. 16/1248 1938.)

## 1061. Grækenland. Cape Drepano. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 679. London 1939.)

Paa  $39^{\circ} 56' 50''$  N.  $23^{\circ} 59' 50''$  E., c. 2 Sm E. for *Cape Drepano*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ . Flammens Højde: 45 m. Synsvidde: 16 Sm. Hvid Jernobelisk paa Betonfundament. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 2/135 1939.)

## 1062. Kreta N.-Kyst. Rhithymno Port. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 659. London 1939.)

Dybden  $4,0$  m, der i Kortet er angivet paa c.  $35^{\circ} 22'$  N.  $24^{\circ} 29'$  E.,  $0,17$  Sm  $54^{\circ}$  fra det røde, faste Fyr paa Molen, skal rettes til  $7,0$  m.

## 1063. Tyrkiet. Bosporus. Rumeli Hisar. Fyr flyttet.

(N. f. S. Nr. 12/1180. Berlin 1939.)

*Rumeli Hisar* paa c.  $41^{\circ} 05'$  N.  $29^{\circ} 04'$  E. er flyttet c.  $0,1$  Sm S. efter. Flammens Højde: 8 m.

## 1064. Cypern N.-Kyst. Cape Kormakiti. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 642. London 1939.)

Paa N.-Spidsen af *Cape Kormakiti* er paa  $35^{\circ} 23' 54''$  N.  $32^{\circ} 55' 48''$  E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $20^s$ . Flammens Højde: 30 m. Graat Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.

## 1065. Tunis. Canal des Kerkonnah. Tønde goudlagt.

(A. a. N. Nr. 11/822. Paris 1939.)

Tønde Nr. 9 paa c.  $34^{\circ} 50',_6$  N.  $11^{\circ} 00',_8$  E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 8/611 1939.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 1066. (T). Persiske Bugt. Bushire Anduvning. Vrag.

(N. t. M. Nr. 660. London 1939.)

Et Vrag, hvorfra Mastetoppen rager over Vandet, ligger sunket paa  $28^{\circ} 57' (30'')$  N.  $50^{\circ} 43' (30'')$  E.

## 1067. (T). Malacca Stræde. Klang Stræde Anduvning. Angsa Bank Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(N. t. M. Nr. 660. London 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid ombyttes *Angsa Bank* Fyrskib paa c.  $3^{\circ} 20'$  N.  $101^{\circ} 00'$  E. midlertidigt med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ .

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1068. Siam Bugt. Siam. Koh Chuang S. Oplysning om Skær.  
(N. t. M. Nr. III/39. Bangkok 1939.)  
1. Et Skær (Koral) med 11 m Vand, *Hin Yai*, ligger paa  $12^{\circ} 26' 04''$  N.  $100^{\circ} 57' 40''$  E., c. 2,<sub>1</sub> Sm  $198\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Hin Chalarm*.  
2. Skæret med 16 m Vand S. for (1) findes ikke.  
(E. f. S. Nr. 11/711 1938.)
1069. Japan. Honshu E.-Kyst. Miyako. Kendelig Skorsten.  
(N. t. M. Nr. 662. London 1939.)  
En kendelig Skorsten findes paa c.  $39^{\circ} 38'$  N.  $141^{\circ} 57'$  E., 1,<sub>8</sub> Sm  $243^{\circ}$  fra det røde Fyr med Formærkelser paa Molehovedet.
1070. Japan. Tokara Gunto. Yokoate Shima. Oplysning om Undervandshindring.  
(N. t. M. Nr. 670. London 1939.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 8/623 1939 meddeles, at den deri omtalte Undervandshindring ligger c. 0,<sub>75</sub> Sm N. for den tidligere opgivne Position og 2,<sub>4</sub> Sm  $330\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Toppen af *Kaminone*.  
c.  $28^{\circ} 51'$  N.  $128^{\circ} 58'$  E.  
(E. f. S. Nr. 8/623 1939.)
1071. Australien. Victoria. Port Philip. Fyrbaake genopført.  
(N. t. M. Nr. 682. London 1939.)  
*Hovell Pile* Fyrbaake ved det E.-lige Indløb til *South Channel* paa c.  $38^{\circ} 20'$  S.  $144^{\circ} 54'$  E. er genopført. Flammens Højde: 6,<sub>7</sub> m.  
(E. f. S. Nr. 26/1997 1938.)
1072. S.-Australien. Spencer Bugt. Port Augusta Anduvning. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 663. London 1939.)  
Dybden rapporteres at være aftaget c. 0,<sub>32</sub> Sm  $200^{\circ}$  fra *Ward Spit* sorte Baake, der er beliggende paa c.  $33^{\circ} 03'$  S.  $137^{\circ} 50'$  E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1073. Færøerne. Reglement for Ordens Overholdelse i Kollefjord Havn.  
Til Havnens Søomraade henregnes Farvandet inden for en Linie mellem det saakaldte „*Tornnes*“ paa Fjordens N.-Side og Udløbet af Bækken „*Skutnesgil*“ paa Fjordens S.-Side.  
Grænsen er paa begge Sider af Fjorden markeret ved en hvid Varde.  
For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder de i „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ anførte Bestemmelser med følgende Tilføjelse:  
I Bugten ved *Signebo* inden for en Linie mellem Udløbet af Bækken „*Mosgil*“ paa Bugtens W.-Side og Udløbet af Bækken „*Nessa*“ paa Bugtens E.-Side samt i et Bælte af 150 m Bredde langs *Kollefjordens* N.-Kyst mellem *Kjelden* og *Lygnnes* er det efter Havneopsynets nærmere Anvisning tilladt at oplægge Skibe, uden at disse behøver at afgive de reglementerede Lys- og Lydsignaler.  
For Overholdelse af Orden gælder „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ med følgende Tilføjelser og Ændringer:  
Til § 11, Stk. 6, føjes:  
„Det er dog tilladt Passagerskibe at benytte Sirene eller Dampfløjte til ved en lang og henholdsvis en, to eller tre korte Toner at avertere, at Afgang finder Sted om 1 Time,  $\frac{1}{2}$  Time eller er umiddelbart forestaaende.“

Til § 43 føjes som 2. Stk.:

„Fiskevaskning og Fiskerensning paa Havnens Kajer, Broer og øvrige Arealer maa kun finde Sted efter særlig Tilladelse fra Havneopsynet, og saavel Fisken som Affaldet skal efter Arbejdets Tilendebringelse uopholdelig fjernes af de paagældende, og Pladsen omhyggeligt spules.“

§ 55 affattes saaledes:

„Intet Fartøj maa forlade Havnen, forinden Berigtigelse af de anordnede Havnepenge af Skib og Ladning samt af Pladsleje og øvrige Afgifter har fundet Sted.

Overtrædelse heraf saavel som urigtig Angivelse af Skib eller Ladning til Skade for Havnekassen straffes med Bøde efter § 56, hvorhos de takstmæssige Afgifter bliver at erlægge.“

(Færøske Lods, Side 61.)

## Tillæg.

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

1074. Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Oplysning om Dybde.  
Dybden i Havnen og Indløbet til denne er atter normal 3,1 m.  
c. 55° 53' N. 12° 33' E.  
(E. f. S. Nr. 1/18 1939. Havnelods, Side 169.)
1075. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Tolkerenden. Sømærker genudlagt.  
De to hvide Stumptønder ved SW.-Siden af *Tolkerenden* er atter udlagt paa Plads.  
c. 54° 51' N. 12° 13 $\frac{1}{2}$ ' E.  
(E. f. S. Nr. 13/1016 1939.)
1076. (T). Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Mürwik. Württembergbroen.  
Sejladsforskrift.  
(N. f. S. Nr. 13/1363. Berlin 1939.)  
Indtil videre skal alle Skibe paa en Strækning af 200 m foran for til 100 m bag ved det Sted, hvor Arbejdet paa *Württembergbroen* foregaar, gaa med halv Kraft og absolut ikke hurtigere end 7 Knob. Fra Stedet vises de foreskrevne Signaler.  
54° 48' 40" N. 9° 27' 24" E.  
(E. f. S. Nr. 46/3269 1938.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1077. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
En Uddybningsmaskine arbejder ved Indsejlingen til *Tyborøn* Havn, saaledes at det er nødvendigt at udvise Forsigtighed ved Besejlingen af Havnen.  
c. 56° 42',<sub>1</sub> N. 8° 13',<sub>6</sub> E.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1078. (P). Norge. Møre og Romsdal. Løvøyfjorden. Geitøy SE. Grund.  
(E. f. S. Nr. 6/266. Oslo 1939.)  
Et Skib med et Dybgaaende af c. 4 m rapporterer at have rørt Grunden paa 60° 01' 18" N. 7° 23' 47" E., E. for *Geitøy—St. Lovøy*, c. 240 m 114° fra Gaarden paa E.-Pyn-ten af *Geitøy*.  
Stedet vil blive nærmere undersøgt til Sommer.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT    MASKINFABRIK  
REFSIALEØEN    OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

MED **Brown**

**GYRO  
KOMPAS**  
OG  
AUTOMATISK  
STYRING

OPNAAS  
**NØJAGTIGHED  
SIKKERHED  
BESPARELSE**

---

AGENTER FOR DANMARK:  
**IVER C. WEILBACH & CO.**  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 19779        KJØBENHAVN K.  
TELEGR. JANBY.    TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESSELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



### Medlemsliste

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleumsk Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.«.  
 Det Forenede Bugserelskab, A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Holland«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 J. Lauritzen.  
 A/S »Molortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Occan«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Ohuf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

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

**KAAS & SØRENSEN** Skibsklarering  
 INDEHAVER Kommission  
**G. E. OLSEN**  
 Bunkerkul Helsingør  
 Kul, Koks, Brænde Havnegade og  
 Briketter nordre Havnearm  
 Telf. 39 og 1139 · Privat 575  
 Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPKIBSSELSKABET  
**PACIFIC**  
 AMALIEGADE 33  
 Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“  
**L. R. SCHMITH**  
 Korresponderende Reder

REDERI, OG HANDELSSELSKABET  
**MONTANA** A/S  
 IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER  
 KØBENHAVN K Telegramadr.:  
 Telefon: 9246 MONTANAKUL

Det forenede Dampskibs-Selskab  
 AKTIESELSKAB  
 Sci. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

### FRAGT- & PASSAGER RUTER

KØBENHAVN og alle større Previushavne samt

U.S.A. - Canada - Argentina -  
 Brasilien - Nordafrika - Italien -  
 Spanien - Portugal - Frankrig -  
 Belgien - Tyskland - Storbritannien -  
 Island - Norge - Sverige - Danmark -  
 Letland - Litauen - Estland -



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 16

TORS DAG 20. APRIL 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### ENGLANDS SUBSIDIER OG VERDENSSKIBSFARTEN

Naar man ser paa de Skibsbygningstal, som Lloyds nu meddeler og som vi bragte i vort sidste Nummer, kan der ikke herske nogen Tvivl om, at der er alvorlig Fare paa Færde for Englands Handelsflaade. Tallene viser en stadig nedadgaende Linie, og samtidig har Skibsbygningen i andre Lande, ikke mindst i det sidste Kvartal, taget Opsving.

Nu er Situationen i Øjeblikket saa vanskelig, uoverskuelig som aldrig før. Det verdenspolitiske Uvejr, der synes at trække sammen og paa den ene eller den anden Maade skal have Udløsning, vil jo uægtelig engagere England i en Grad, som man ikke før havde tænkt muligt. Enhver Antydning af tidligere Tidens »splendid isolation« er som blæst bort. England tager aktivt Del i Begivenhederne i Europa som aldrig før.

Dog, England hævder jo selv med stigende Styrke, at det blot arbejder for at undgaa den ødelæggende Krig i Europa, og man maa saa regne med, — om dette lykkes, — at der kommer en Dag efter denne, hvor man, under forhaabentlig mere stabile internationale Omstændigheder, skal til at arbejde for en Forøgelse af det fredelige men dog ogsaa stærkt anspændende Værk, der blandt andet finder Udtryk i en Opbygning af den nu gennem flere Aar forringede britiske Handelsflaade.

Det er nu engang Englands Livsnerve, og derfor betyder det saa umaadelig meget at der ikke paa dette væsentlige Punkt sker iøjnefaldende Ændringer til det ringere gennem den nu engang stedfunde Udvikling. Næppe er forøvrigt Meddelelsen om Subsidiernes publiceret for Ordrene til Skibsværfterne strømmer ind. Der er jo for saa vidt ikke Mangel paa Initiativ og Foretagsomhed i England, man begynder blot nu for Alvor at mærke andres Konkurrence.

Englands Skibsfart var i tidligere Tid saa absolut dominerende, ingen over og ingen ved Siden af. Den næste maatte simpelthen være langt under. Og saadan har det været længe. Men selvfølgelig bliver det ikke ved at gaa. De to Lande, der nu med saa megen Voldsomhed kræver Kolonier og Ret til at føle sig som ligesaa store Stormagter som England, vil før eller senere paaføre England stærk Konkurrence. Hvordan nu end Situationen udvikler sig i Øjeblikket, og om det lykkes England at skræmme de to Diktatorlande, saaledes at de afholder sig fra nye Angreb, eller om vi skal have Kampen — det vil Fremtiden vise, men derom kan der vel ikke være Tvivl: Englands hidtidige dominerende Stilling, dets kolossale Overmagt — det hører Fortiden til, England kan ikke længere staa alene, det maa have Forbindelser. Men Tiden vil sikkert tage adskillige Momenter op til Overvejelse.

Da vil der ogsaa blive rørt ved visse engelske Forrettigheder; derfor gælder det om at man paa Felter, hvor der ikke kan rokkes, er saa stærke og staa saa fast som muligt. Det gælder Handelsflaaden. Den vil i Fremtiden blive en af Grundpillerne i Englands Værn, og at den ikke mindst i en Krig har en uoverskuelig Betydning, siger sig selv.

### VERDENSHANDELEN OG CLEARINGEN

Efterhaanden som den abnorme Udvikling indenfor Verdenshandelen fortsættes, ser man hvordan Clearingsaftalerne kommer til at spille en stadig mere

og mere dominerende Rolle for visse Lande. Der er efterhaanden meget faa Stater, der helt kan undslaa sig og fortsætter den uheldsvangre Udvikling, vil man ogsaa paa dette Felt komme til at regne med helt andre Tal end de nuværende. Det er beklageligt for hele den normale Udvikling, men da alt efterhaanden er blevet saaledes som det er, kan man ikke undres over, at de kaotiske verdenspolitiske Forhold ogsaa mere og mere præger Verdenshandelen.

Clearing-Overenskomsternes Betydning for det internationale Handelssamkvem, fremgaa af en Oversigt i »World Trade« om, hvor mange Procent af forskellige vigtigere Landes Import og Eksport, der i 1937 afregnedes over Clearing-Konto:

	Import	Export
Argentina .....	11,1 pCt.	7,0 pCt.
Belgien .....	3,9 »	3,7 »
Brasilien .....	24,1 »	17,3 »
Bulgarien .....	87,6 »	70,2 »
Danmark .....	25,0 »	19,3 »
Finland .....	20,8 »	15,0 »
Frankrig .....	2,2 »	2,4 »
Tyskland .....	52,6 »	51,1 »
Italien .....	45,6 »	40,7 »
Holland .....	23,4 »	17,4 »
Norge .....	18,5 »	16,7 »
Polen .....	20,7 »	23,0 »
Portugal .....	17,2 »	14,8 »
Rumænien .....	74,9 »	66,7 »
Spanien .....	32,0 »	59,4 »
Sverige .....	24,2 »	17,3 »
Schweiz .....	36,0 »	28,4 »
Tyrkiet .....	72,1 »	74,3 »
Storbritannien .....	2,1 »	2,1 »
Sovjet-Unionen .....	17,9 »	9,2 »

I 1937 foregik altsaa over Halvdelen af Tysklands Samhandel med Udlandet uden Anvendelse af fri Valuta. For Bulgariens Vedkommende udgjorde Clearing-Andelen i Udenrigshandelen ca. 80 pCt.

Af den samlede Verdenshandel afregnedes ca. 12 pCt. gennem Clearing. Det var i 1937, Tallet er sikkert vokset i 1938 og fortsætter utvivlsomt med at forøges.

### DE DANSKE KRIGSFORSIKRINGSPRÆMIER FORHØJES

Efter at de amerikanske og engelske Søassurandører har foretaget ret kraftige Forhøjelser af Krigsforsikrings-Præmierne for Vareforsendelser, har Foreningen af danske Søassurandører's Krigsforsikrings-Udvalg holdt Møde den 14. April for at drøfte Situationen.

Resultatet af Mødet blev, at der vedtoges visse Forhøjelser af de danske Krigsforsikrings-Præmier, der har været gældende siden 27. Marts 1939, idet de danske Søassurandører i det store og hele følger det engelske Markeds Noteringer forsaavidt angaar oversøiske Rejser, medens man for Nord- og Østersørejser har anlagt et mere individuelt Syn, hvilket gennemsnitlig betyder lavere Præmier end de engelske. Det kan tilføjes, at Krigsforsikrings-Præmierne for Mejeriprodukter, Flæsk og Æg er ansat noget lavere end de øvrige Præmier.

Til Klarlæggelse af, i hvilket Omfang de danske Præmier er blevet forhøjet, skal nedenfor nævnes nogle af Noteringerne, idet der sondres mellem Præmier, der gælder for Afsejling inden 24 Timer og Præmier, der gælder for Afsejling inden 7 Dage.



Den hidtil pr. 27. Marts 1939 gældende Præmie anføres i Parentes.

Præmier, der gælder for Afsejling inden 24 Timer.

Mellem danske Havne  $\frac{1}{20}$  pCt. ( $\frac{1}{40}$  pCt.).

Mellem danske Havne og Havne i Sverige, Norge og Finland, ikke øst for Kotka  $\frac{1}{8}$  pCt. ( $\frac{1}{40}$  pCt.).

Andre finske Havne  $\frac{1}{8}$  pCt. ( $\frac{1}{20}$  pCt.).

Andre Havne i Østersøen med Undtagelse af russiske Havne, som specialtariferes, tyske Nordsøhavne, Holland og Belgien, Storbritannien og Irland, franske Nord- og Vestkysterne  $\frac{3}{4}$  pCt. ( $\frac{1}{10}$  pCt.).

Præmier, der gælder for Afsejling inden 7 Dage.

Portugal, spanske og marokanske Atlanterhavshavne,

Kanariske Øer og Madeira  $\frac{1}{2}$  pCt. ( $\frac{1}{8}$  pCt.).

Havne i Middelhavet  $\frac{1}{4}$  pCt. ( $\frac{1}{2}$  pCt.).

Havne i Sortehavet 2 pCt. ( $\frac{1}{2}$  pCt.).

Præmien til og fra U. S. A. er nu  $\frac{1}{2}$  pCt., medens den tidligere varierede fra  $\frac{1}{10}$  pCt. til  $\frac{1}{4}$  pCt. under Hensyn dels til om Rejsen var til eller fra U. S. A., dels til Ruten (nord om eller ikke nord om Skotland).

Til Sydamerika er Præmien nu  $\frac{1}{2}$  pCt. ( $\frac{1}{4}$  pCt.).

fra Sydamerika 1 pCt. ( $\frac{1}{2}$  pCt.).

Til Syd- og Østafrika er Præmien for Rejser via Suez forhøjet til  $\frac{1}{2}$  pCt. ( $\frac{3}{8}$  pCt.) og fra Syd- og Østafrika via Suez til 2 pCt. ( $\frac{1}{2}$  pCt.).

Den højest noterede Præmie er for Rejser fra Østasien via Suez; nemlig  $2\frac{1}{4}$  pCt.

Hvad angaar Præmien for Mejeriprodukter, Flæsk og Æg er den f. Eks. fra Esbjerg til Storbritanniens Østkyst, til Antwerpen og Dunkerque med direkte Dampere kun  $\frac{1}{8}$  pCt., fra andre danske Havne  $\frac{1}{4}$  pCt.

### FRAGTRATETALET

Det danske Fragtratetal for Marts er beregnet til 123, ligesom for Februar. Udviklingen har det sidste Aar været:

Aaret	1935	.....	100
Februar	1938	.....	130
Marts	—	.....	126
April	—	.....	125
Maj	—	.....	123
Juni	—	.....	123
Juli	—	.....	123
August	—	.....	125
September	—	.....	128
Oktober	—	.....	128
November	—	.....	127
December	—	.....	127
Januar	1939	.....	125
Februar	—	.....	123
Marts	—	.....	123

For den tilsvarende Maaned sidste Aar var Tallet 126, men faldt i de følgende Maaneder til 123, altsaa samme Niveau som nu. Marts-Tallet ligger altsaa stadig 23 Points over Gennemsnittet for 1935 og 5 Points lavere end højeste Tal i 1938.

### ENGLANDS HANDEL MED SKANDINAVIEN

Lloyds Banks Maanedsskrift skriver den kendte politisk-nationaløkonomiske Skribent *George Saloveitchik* bl. a.:

De fire skandinaviske Lande er kun stillet overfor et økonomisk Problem. Man føler i disse Lande, at de trues af en dobbelt Fare: Tysklands Aktivitet og Englands Mangel paa Aktivitet. Medens Tyskland foretager et energisk Fremstød for at tilbageerobre de skandinaviske Markeder, er de engelske Eksportører stadig træge. Det vilde være en skæbnesvanger Fejltagelse, hvis vi under et Forsøg paa at »klemme« Skandinavien økonomisk drev det i Armene paa Tyskland. Skønt Handelsbalancen med England er afgjort i Skandinavien Favør, maa det erindres, at Skandinavien ikke blot er vor bedste Kunde, men ogsaa en loyal og hengiven politisk Ven. Vi har ikke Raad til at miste det, og man gør vel i at huske, at vor Handel med de nordeuropæiske Lande ikke blot afhænger af vor konkurrenceevne, men ogsaa i høj Grad af vor internationale Prestige.

### SKIBSFARTEN OG BRANDBESKYTTELSEN

Svenska Försäkringsföreningen holdt forleden Møde, og her gjorde Chefen for Skibsinspektionen, Kammeraad Hjalmar Sjöholm, Rede for de gældende Sikkerhedsbestemmelser for Skibes Beskyttelse mod Brandskade o. s. v.

Dernæst holdt Kaptajn R. Götherström, Sekretær i Svenska Brandskyldsföreningen, det egentlige Foredrag og udtalte bl. a., at de svenske Søassurandørers Tarifförening allerede i 1932 i en Skrivelse til Kommercekollegium havde paapeget, hvorledes Søulykker i almindelig Forstand, saasom Strandinger, Kollision o. s. v., af sværere Art var i Aftagende, mens derimod Tabene paa Grund af Brand steg i en uhyggelig Grad. Den første Aarsag hertil, mente Kaptajn Götherström, var den, at Passagerskibenes Luksus er øget stærkt, uden at Sikkerheden har faaet Lov at følge med i samme Omfang. Alene i 1938 ødelagdes tre store Passagerskibe af Brand, og de store Skibsbrandes første Aarsag var den rigelige Træindretning, som Skibsarkitekterne nu — eller rettere sagt for nogle Aar siden — almindeligt fordrede for at give Passagererne et Indtryk af hjemlig Hygge og af den Bekvemmelighed, som de er vant til paa Luksushotellerne.

Der er jo imidlertid ikke Tvivl om, at alt bør gøres for at formindske den meget rigeligt forekommende Træmængde. Det gaar selvfølgelig ikke an uden videre at erstatte Trækonstruktionerne med Jern, da derigennem en altfor stor Vægtforøgelse vil opstaa, og man har derfor i stadig større Udstrækning indenfor Skibsbyggeriet begyndt at erstatte Træet med Aluminium. Efter nærmere at have omtalt de Undersøgelser, der var gjort i U. S. A. for at skabe større Sikkerhed mod Brand om Bord, sluttede Kaptajn Götherström med at udtale, at han haabede, de ogsaa i Sverige vilde kunne faa et Samarbejde i Gang mellem Myndigheder, Redere og Værfter paa den ene Side og Forsikringsselskaberne paa den anden, saaledes at man kunde opnaa den størst mulige Sikkerhed imod Brand om Bord.

Efter Kaptajn Götherströms Foredrag var der Diskussion. Den engelske Brandforsikringsekspert *E. E. Taylor* fra Manchester, omtalte Brandsikkerheden paa engelske Passagerskibe. Han nævnte ogsaa de gode Sikkerhedsforanstaltninger paa »Queen Mary«, og omtalte dets 47 forskellige Brandslukningsanlæg. Det, det altid gjaldt om, var at faa Ilden slukket saa hurtigt, saa Panik blev undgaaet. Flere af Talerne ved Diskussionen udtalte henvendt til Skibsværfterne, at der uden Tvivl her var et Felt, der burde diskuteres nærmere. Desuden er adskillige Brandsikkerhedsproblemer ens for de store Skibe og for de store Hotelkomplekser o.l. i Land.

Som et mærkeligt à propos til disse Bemærkninger kommer — efter at de er skrevet — Meddelelsen om den franske Atlanterhavsdampere »Paris« Brand i Le Havre Havn. »Paris« skulde netop Onsdag været afgaaet til New York med officielle Gæster til Verdensudstillingen. Skaden er meget betydelig, og der er gaaet Menneskeliv tabt.

### NORDISK SKIBSREDERFØRENINGS 50 AARS JUBILÆUM

Nordisk Skibsrederforening kan i Aar fejre 50 Aars Jubilæum, og der vil i den Anledning i Forbindelse med Aarets Generalforsamling blive afholdt en Banket i Rocoko Salen paa Grand Hotel i Oslo, Fredag den 12. Maj Kl. 7.

Af Hensyn til Arrangementet af Banketen vil det være nødvendigt at Deltagerne melder sig nogen Tid i Forvejen, saa vidt muligt inden 4. Maj. Generalforsamlingen afholdes samme Dags Formiddag i Norges Rederforbunds Lokaler.

## NEUTRALITET

Det norske Blad »Økonomisk Revue« bringer en Artikel som vi Ord til andet kan underskrive og som vi synes, der er Grund til at citere i disse alvorlige Tider, vi gennemlever:

De sidste Ugers Begivenheder, Anneksjonen af Czekerne og Albanerne har rystet hele Verden og ikke mindst England. Der skal nu smedes en Ring omkring Tyskland og Italien. Hele Verden rustet. Polen, England, Frankrig, Italien, Tyskland og mange andre Lande mobiliserer. Vi ved ikke, hvor det vil ende. Vi ved ikke, hvornaar Katastrofen kan komme over os. Men vi ønsker at forblive neutrale.

Det at være neutral er overmaade vanskeligt. Der er maaske delte Meninger om, hvor langt Neutraliteten skal strække sig. Lad os prøve at analysere det lidt.

Selve Ordet og Begrebet betyder jo, at man ikke skal tage Parti for nogen af de stridende Parter. Lad os holde fast ved det: Ikke tage Parti, altsaa ikke være partisk. Det er ikke ensbetydende med, at man ikke kan have nogen Mening; men vil man udtale denne Mening, maa den forekomme i vel overvejede og urbane Former, at den ikke støder nogen af Parterne. Har man f. Eks. Sympati for England og Frankrig maa man lufte sin Mening saaledes, at man ikke udæsker eller haaner Tyskland eller Italien. De neutrale Opgave i en Krig maa desuden være at prøve at kunne mægle, skifte Vind og Vejre lige, Lys og Skygge ligeligt. Vi tror, at de fleste Mennesker ikke er opmærksomme paa, at de neutrale Folk har eller kan have en Opgave under Konflikter, hvis de er virkelig neutrale.

De nordiske Lande samt Holland og Belgien, kort sagt alle Oslo-Konventionens Magter, er kommet i en lidt vanskelig Situation. Fra enkelte Krese blandt Vestmagterne gøres der ihærdige Forsøg paa at faa os med i den paatænkte Blok rundt om Tyskland. Dels konstrueres Skræmmebilleder, dels trues der, dels lokkes der. Det gælder imidlertid efter vor Mening om at holde Hovedet klart og koldt i denne Situation. Saa snart man gaar ind i en Blok mod Tyskland, opgiver man nemlig sin Neutralitet og maa være forberedt paa at Tyskland sikrer sig mod at disse nye tilkomne Led i Blokken kan komme til at gøre Skade. En Tiltræden af en Blok kunde maaske blive et meget velkomment Paaskud for Tyskland til at neutralisere den Slags Aftaler. Hvis f. Eks. Holland gik ind i en Blokdannelse, er det ikke utænkeligt at Tyskerne med en vis Glæde og Hurtighed sikrede sig Holland og dets Kolonier.

Vi tror derfor, at vi Smaastater skal være overordentlig varsomme med at slutte os til nogen af disse store og farlige Magtgrupper, men samtidig maa vi udbygge, ikke alene vort materielle og militære Neutralitetsvæsen, men ogsaa vort aandelige.

Situationen kan naturligvis udvikle sig derhen, at ogsaa Oslo-Konventionens Stater maa tage Parti, maa være med i en Verdenskrig — eller gaa til Grunde som selvstændige Stater. Ja, det kan komme dertil, at vi maa opgive vor Selvstændighed og søge ind under en eller anden Stormagts Beskyttelse. Disse Alternativer foreligger heldigvis endnu ikke; men hvis vi vil sikre vore nationale, kulturelle og sociale Goder og vore Forhold, maa vi ogsaa kunne værge os. Kan vi det? Gør vi nok for at kunne det?

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

## Polens Kulcksport i Marts Maaned 1930

De fra Polen i Marts Maaned d. A. eksporterede Kvantum Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	i 1000 Tons
Tyskland (fliv. Østrig) .....	44
Ungarn .....	1
fliv. Czeko-Slovakiet .....	180
Tyskland .....	65
Sverige .....	193
Norge .....	31
Danmark .....	24
Island .....	8
Finland .....	2
Letland .....	6
Estland .....	2
Frankrig .....	90
Belgien .....	25
Holland .....	51
Schweiz .....	9
Italien .....	145
Grækenland .....	5
Malta .....	3
Portugal .....	1
Jugoslavien .....	8
Algier .....	3
Ægypten .....	5
Øvrige Afrika .....	2
Argentina .....	34
Andre Lande .....	8
Bunkerkul .....	125
	1070
Danzig .....	20
Ialt .....	1090

## De amerikanske Krigsrisiko-Præmier

Søassurandørerne i New York har Lørdag udsendt Meddelelse om en ny Forhøjelse af Præmierne for Krigsrisiko for Afskibninger til og fra Havne ved Østersøen, i Middelhavet og i Sortehavet. De nye Satsler er for Østersøen undtagen Tyskland og Middelhavet undtagen Italien, Spanien og Gibraltar 1,50 pCt. for fremmede Skibe og 1,25 pCt. for amerikanske mod 1 pCt. ved Ugens Begyndelse, for Sortehavet 1,75 pCt. ligeledes mod 1 pCt. ved Ugens Begyndelse. For Afskibninger fra Orienten via Suez er Satserne 2 pCt.

for fremmede Skibe og 1,75 pCt. for amerikanske Skibe begge mod 1,25 pCt. ved Ugens Begyndelse.

## Søfarten og Krigsfare

Der foreligger en ny væsentlig Forhøjelse af Krigsforsikringspræmierne mellem U. S. A. og de europæiske Havne. Præmierne til og fra det fjerne Østen er ligeledes forhøjede.

Præmier for Fragter til Tyskland og Italien og disse Landes Besiddelser og for Ladninger i tyske, italienske, spanske og kinesiske Skibe vil kun blive noterede efter Anmodning i hvert enkelt Tilfælde.

## Oplægningerne

var i denne Uge 30 Skibe med 38,542 Brutto Tons, 58,751 Dødvægt.

## Spørgsmaalet Kornskot

Nordisk Skibsrederforening giver nærmere Meddelelse om en Sag, hvor Tidsbefragterne har debiteret Rederiet for Udgiften til Kornskot i Forbindelse med Skibets Kornlastning i Australien, og hvor Voldgiftskendelsen er gaaet i Befragternes Favør. Da Befragterne i denne Sag under et Baltimore-Certeparti tilbageholdt ca. 1000 Lstr. for Udgifter og Tidstab ved Opsætning af Kornskot, tog Foreningen igen Spørgsmaalet op til Voldgift og forlangte Kendelsen afsagt i Form af Special Case, saaledes at den kunde indbringes for Domstolene. Voldgiftskendelsen er afsagt, og Opnanden fandt igen, at Rederiet skal bære Udgifterne.

I »Fairplay« for 9. Februar blev denne Kendelse refereret med det Resultat, at to norske Rederier snart efter fik Henvendelse fra deres Tidsbefragtere, som under Henviisning til Referatet erklærede, at de herefter ikke længere vilde betale for Materiale til eller Opsætning af Kornskot. Gennem Foreningens London Advokater fik man imidlertid »Fairplay« til at indsætte en ny Notits den 16. Marts om, at den tidligere refererede Voldgiftskendelse var indbragt for Retten til Prøvelse, og at Voldgiftskendelsen derfor ikke var nogen endelig Afgørelse af Spørgsmaalet.

Foreningen er af den Mening, at disse Afgørelser, som paalægger Rederiet at betale for Materiale til Kornskot, som er nødvendige i Henhold til de australske Bestemmelser om Lastning af Korn, ikke er rigtige. Foreningen mener, at naar store Skibe, som egner sig for Kornlastning,



tidsbefragler med saadanne Grænser, at Befragterne har Anledning til at benytte Skibet i Kornarten, saa maa Befragterne have Lov til at gaa ud fra, at Skibet er udstyret med den Slags permanente Indretninger, som er nødvendige, for at Kornskot kan opsættes. Selve Træ-Materialerne mener Foreningen derimod ikke hører med til Skibenes permanente Udstyr, idet disse Materialer ikke stadig føres ombord, men anskaffes for den specielle Anledning, naar Skibet skal laste Korn. I den sidste Voldgiftskendelse har Opmanden, som er en kendt Kings Counsel, bl. a. lagt Vægt paa, at Skibet ikke kan anses sødygtigt, med mindre Lasten er sikret ved Kornskot i den Udstrækning, dette er

foreskrevet. Foreningen kan ikke se, at den Omstændighed har nogen Betydning for Spørgsmaalet om, hvorvidt Reder eller Befragter skal betale for Kornskottene. Domstolene har særlig lagt Vægt paa, at Materialerne for Kornskot — shifting boards — ikke er Dunnage, men man kan heller ikke indse, at en saadan Sondring er nok til at begrunde den Slutning, at Rederiet skal betale. Foreningen har derfor bestemt sig til at gaa videre med Sagen, selv om Foreningen i Betragtning af de foreliggende Domme maa være forberedt paa at gaa til Appelleren og maaske helt til House of Lords.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skoleskibet »Fanø« paasejlet

Søndag Eftermiddag indkom J. Lauritzens Skoleskib »Fanø«, Kaptajn Weberg, af Marstal, i havareret Tilstand til Stubbekøbing Havn.

Den tremastede Skonnert, der var gaaet fra Marstal Lørdag Aften i Ballast paa sin første Tur i Aar, bestemt for Danzig, var ved 21-Tiden i Østersøen ud for Hyllekrog blevet paasejlet af et 300 Tons tysk Jernmotorskib »Gerfried« af Hamborg, som havde ramt »Fanø« i Bagbords Bov. »Gerfried«s Stævn trængte helt ind i Kojerne paa »Fanø« og rev derefter hele Bagbordssiden op, saaledes at de øverste 3—4 Planker, Lønningen og Skanseklædningen m. m. blev revet bort. Ved Sammenstødet knækkede »Fanø«s tre Master og faldt over Bord. Besætningen maatte kappe Tovværket for at faa Skibet fri.

Ingen af Besætningen, der bestod af 12 Mand, hvoraf de 8 er Elever, kom noget til.

»Gerfried«, der ikke havde taget nævneværdig Skade, blev liggende ved »Fanø« i et Par Timer, men fortsatte derefter Rejsen mod Hølltenau, efter at man havde forvissat sig om, at »Fanø« kunde klare sig selv. Ved Hjælp af sin Motor gik »Fanø« derefter ind til Stubbekøbing.

Skaden paa »Fanø« er saa stor, at det vil kræve over en Maanedes Arbejde at faa den udbedret.

Der er truffet Bestemmelse om, at »Fanø« skal repareres i Svendborg, og hvis Vinden flover af, afsejler Skibet snarest hertil.

Paa Grund af den lange Varighed af den forestaaende Reparation er der Mulighed for, at de olte Elever vil blive overført enten til Rederiet J. Lauritzens nye Skoleskib »Romø«, som om ca. 3 Uger skal være færdigt fra Webers Værft, »Gl. Hestehauge«, eller maaske til Rederiets Dampere, men nogen endelig Bestemmelse herom er ikke truffet endnu.

### »Vendila«s Generalforsamling

Dampskibsselskabet »Vendila« afholdt Lørdag ordinær Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Gorrissen.

Skibsreder Christensen aflagde den med Regnskabet udsendte Beretning, der har været offentliggjort, og Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Gelling gennemgik Regnskabet, der ligeledes har været omtalt.

Overskudet beløber sig til 155,480 Kr., men efter Afholdelse af Tab ved Havarier, Klassifikation og vedtægtsmæssig Henlæggelse til Afskrivningsfond fremkommer et Underskud paa 248,442 Kr. Hertil kommer Merindkomsskat paa 444,025 Kr., hvortil i 1937 var hensat 427,271 Kr., saaledes at det endelige Underskud forøges med 16,754 Kr. til 265,196 Kr., der afskrives paa Ekstra Reservefond.

Generalforsamlingen tog Beretningen til Efterretning og gav Decharge for Regnskabet.

Som Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kaptajn J. Fabricius.

### Skandinaviske Sømandshjem

Den danske Afdeling af Foreningen for skandinaviske Sømandshjem har holdt Generalforsamling. Formanden, Admiral A. Topsøe-Jensen, udtalte Mindeord om Prins Valdemar, der havde været Foreningens Æresmedlem, Kommandør Kjær, der i Aarets Løb er afdød af Admiral Topsøe-Jensen som Formand, udnævntes til Æresmedlem som Tak for mange Aars værdifuldt Arbejde i Foreningens Tjeneste. Tilstanden paa de forskellige Sømandshjem blev gennemgaaet, og der var Enighed om at støtte Forslaget om Opførelse af en ny Bygning i Antwerpen, ligesom det vedtoges at undersøge Muligheden for Oprettelsen af et Sømandshjem i New York.

### Tysklands-Eksperten

Det danske og det tyske Regeringsudvalg til Gennemførelse af den dansk-tyske Handelsaftale, der for Tiden forhandles i København, har nu fastsat Kontingenterne for Danmarks Udførsel til Tyskland i April Kvarteret til et Beløb af ialt 90 Mill. Kr. regnet efter den nuværende Kurs. Forhandlingerne fortsættes vedrørende andre Spørgsmaal, herunder den fremtidige Samhandel mellem Danmark og det hidtidige Czekoslovakien.

### Rederiet »Anholt«

Rederiet Anholt har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Formanden, Overretssagfører Frits Ortmann aflagde Beretning og Regnskab.

Rederiet er i Aarets Løb flyttet fra Havnegade til de Lokaler i Slotsholmsgade, som Havnevæsenet har indrettet under Rampen i Knippelsbro. Samme Sted har Rederiet faaet Kajplads. Aaret er forløbet roligt, og der er transporteret omtrent samme Tonsmængde som i 1937, nemlig 50,100 Tons mod 48,435 Tons i 1937. Fragtindsejlingen har været noget større end i 1937, paa den anden Side er Udgifterne til Hyre, Overtid, Kostpenge og Arbejdspenge steget. Rederiet udbetaler som sædvanlig 6 pCt. i Udbytte.

Af Aarets Overskud 12,745 Kr. i Forbindelse med Overførsel fra forrige Aar 5,445 Kr. henlægges 2,500 Kr. til lov-mæssig Reservefond, udbetales 6 pCt. Udbytte med 12,000 Kr. og overføres 3,690 Kr. i ny Regning.

Beretning og Regnskab godkendes, og Ingeniør Thorning Madsen genvalgtes til Bestyrelsen.

### Aarsberetning

Kjøbenhavns Maskinisteksamen har udsendt sin Aarsberetning for 1938. Den bringer Meddelelse om Skolens Direktion, Lærerne, Skolens Formaal og Virksomhed, Plan over Undervisningen, Foredragsrække, Klassefordeling og Elevantal, Eksamensresultat, Undervisningstimer, Tilskud til Skoler, Statens Understøttelse til Elever, Legater og Understøttelser, Præmie, Gaver, almindelige Bemærkninger, Driftsregnskab o.s.v.

Der var i de to Semestre følgende Elevantal:

	1. Semester		2. Semester	
	Antal	Antal	Antal	Antal
	Klass.	Elev.	Klass.	Elev.
<b>Dagskole.</b>				
<i>Den alm. Maskinisteksamen.</i>				
Begynderhold .....	2	28	2	33
Eksamenshold .....	1	23	2	33
— (overført fra Aftenskolen)	2	34	1	20
<i>Den udv. Maskinisteksamen.</i>				
Begynderhold .....	2	47	3	52
Eksamenshold .....	2	41	3	49
Elektro-Installatørprøven for Maskinister .....	2	46	2	51
<b>Aftenskole.</b>				
<i>Den alm. Maskinisteksamen.</i>				
Begynderhold .....	2	26	2	42
Mellehold .....	2	30	2	42
Eksamenshold .....	1	5		
Elektro-Installatørprøven for Maskinister .....	1	11	1	12
Maskinpasserprøven .....			1	5
Motorpasserprøven .....	1	8	1	10
Kedelpasserprøven .....	3	51	3	53
<i>Den kommunale Elektro-Installatørprøve.</i>				
Forberedelseshold .....	3	55	3	64
Eksamenshold .....	3	63	3	52
	27	468	20	518

### Eksamensresultaterne var:

	Antal Eksaminander	Bestaaede Elever
Den almindelige Maskinisteksamen ....	101	85
Den udvidede Maskinisteksamen:		
Maskinfag .....	88	87
Hjælpefag .....	91	88
Elektroteknik .....	89	87
Elektro-Installatørprøven for Maskinister .....	102	79
Ialt .....	471	426
Maskinpasserprøven .....	5	5
Motorpasserprøven .....	19	19

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

19. April 1939.

Den fornyede Spænding i Storpolitiken har atter haft en beklagelig Indvirkning paa Fragtmarkerne. Hverken Redere eller Befragtere er i Stand til at disponere paa længere Sigt, idet saa mange Forhold, bl. a. Krigsforsikringspræmierne, hvorom der hersker stor Usikkerhed, stiller sig hindrende i Vejen.

River Plate har dog vist livlig Aktivitet, og der er fragtet en Del Baade for Maj/Juni/Juli Lastning til Minimalraterne.

De øvrige Kornmarkeder var derimod passive. Australien har stadig intet positivt i hjemgaende Retning, men der er sluttet en enkelt Baad fra Sydney til Shanghai til Minimalraten. Der er stadig Efterspørgsel i denne Retning for Maj Lastning. Fra Golfen kan der stadig placeres Tonnage til U.K. og Spanien paa Basis af Minimalraterne, hvorimod der ikke har været noteret ny Forretning fra Northern Range; dog blev den første Forretning fra St. Lawrence i Gaar afsluttet til Minimalraten, men om nogen særlig Aktivitet er der endnu ikke Tale.

Fra Pacifickysten er der atter sluttet Tonnage for Korn til Shanghai og nordkinesiske Havne til den noget forbedrede Rate af \$3.40 à \$3.50 Basis Shanghai Losning.

De øvrige oversøiske Markeder viste svagt stigende Tendens, men Rederne er i Øjeblikket utilbøjelige til at slutte. Der kan stadig opnaas omkring 20/- for Scrapjern fra Northern Range til Japan, og for Scrapjern til U.K. indikeres 17/6d. à 18/- fra U.S. Atlantic eller 18/6d. à 19/- fra Golfen.

Sukker fra Vestindien har været aktivt i den forløbne Uge, og der er blevet sluttet til 17/- Cuba/p.p. U.K. April.

Fra Pacifickysten søges stadig Tonnage for Scrapjern til 1/2 Havne Japan til omkring \$3.90 paa f.i.o. Basis, og fra British Columbia til U.K. er Befragterne villige til at gentage 23/3d. à 23/6d., til hvilke Rater der atter er sluttet flere Baade.

Østens Markeder har stadig været støtte. For Ris fra Saigon kan der stadig tages Baade for April/Maj til 26/6d. ligesom der stadig er Efterspørgsel efter Tonnage for Paddy fra Saigon til Forindien til 14/-

for Maj/Juni Lastning. Befragterne er ligeledes stadig interesseret i Tonnage fra Antracit fra Port Redon til St. Lawrence og indikerer herfor 18/- Maj/ primo Juni Afskibning. For Juni Lastning er der Efterspørgsel fra Port Campha til Rouen-Nantes til 23/6d. f.i.o.

De indiske Markeder er stadig rolige, og der er en Del usluttet Tonnage pr. Maj/Juni grundet paa den senere Tids Aktivitet fra Saigon til Indien. Der noteres imidlertid Forretning for Kerner fra Madras-kysten til sædvanlige U.K. Cont. Destinationer til 27/9d., ligesom der blev gentaget Befragtning for Erts til USNH. til 22/6d. Endvidere er en britisk Baad rapporteret sluttet for Erts fra Visagapatam til Middleborough til 21/-, og der kan tages yderligere Tonnage i denne Retning.

Paa Trælastmarkederne har der været forholdsvis god Tilgang af nye Ordre, og Rederne synes at vente en Stigning i dette Marked.

Kul fra Østkysten til Danmark har vist fastere Tendens, og blandt andet er der sluttet 3,300 Tonner Forth/Vejle til 5/- hurtig Losning. Paa Grund af den stadige Aktivitet fra Plate Markedet er det udgaende Kulmarked til Argentina stadig svagt, og adskillige Skibe er sluttet Wales/Buenos Aires til 9/-, en enkelt er endog sluttet til 8/9d. for primo Maj Lastning. Til Middelhavet er Raterne atter steget, og der er taget adskillige Baade fra Vestkysten til Alexandria og Port Said hovedsagelig omkring 7/9d. og i et Par enkelte Tilfælde til 8/- for prompt Lastning, ligesom der til Vestitalien er betalt 6/6d. til 7/-.

Raterne for Middelhavet/hjem har ligget uforandret omkring 8/6d. for Erts fra Bona til U.K.

Paa Timecharter Markedet er der ikke afsluttet større Befragtninger, men der kan dog stadig placeres 3,000 Tonner for kortere Perioder i Vest India Farterne, og der er for denne Størrelse atter betalt \$1.40, hvilket kan gentages. 5,500 tons Motorskib er sluttet for Rundtur til \$1.40, og 5,000 Tons Damper for kortere Periode til \$1.20. Iøvrigt er der ikke mange Afslutninger paa Timecharter Markedet, idet Rederne foretrækker at vente længst muligt med Befragtningerne paa Grund af den politiske Situation.

### Svitzer 6 pCt.

Svitzers Bjergningsentreprise har holdt Generalforsamling. Direktør Silfverberg aflagde Beretning, og Formanden, Direktør Gammeltoft, aflagde Regnskabet, der udviser et Driftoverskud paa 618,849 Kr., og der foresloges et Udbytte paa 5 pCt.

En Aktionær henstillede som Repræsentant for en større Aktionærgruppe at forhøje Udbyttet med 1 pCt. paa Grund af Selskabets store Likviditet og konsoliderede Stilling.

Formanden erkendte, at Selskabets Likviditet var god, men fastholdt Bestyrelsens Forslag om 5 pCt. i Udbytte, da Skibene trængte til fortsat Vedligeholdelse, og Indtægterne ikke kunde forudses.

Ved Afstemningen afgaves der for 5 pCt.s Udbytte 481 St. og for 6 pCt.s Udbytte 762 St., og der vil saaledes blive udbetalt 1 pCt. mere i Udbytte.

Regnskabet godkendtes derefter, og Valgene var Genvalg.

### Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Marts Maaned 1939

Hjemland	Antal Anløb	R. T. N.
Danmark	395	79772
Norge	6	2711
Sverige	19	13800
Finland	2	1990
Estland	1	659
Tyskland	14	3814
England	3	8726
Holland	8	2499
Belgien	2	276
Grækenland	1	1578
Tilsammen	451	115825
Heraf Rutebart	164	57605

### »Store Bælt«

Den nye Storebæltss færge »Store Bælt« var forleden paa Prøvetur fra Værftet i Helsingør.

Færgens Dimensioner er: Største Længde: 105,5 m; Bredde over Fenderlist: 17,7 m; Bredde paa Spant: 17,2 m; Højde mellem Hoveddæk og Promenadedæk: 5,3 m; Dybgaaende, lastet: 4,0 m; Deplacement: 3880 Tons; Lastevne: 730 Tons. Skibet er bygget som dobbeltskruet Færge til Bureau Veritas højeste Klasse og i Overensstemmelse med dansk Lovs og International Konventions Regler til Befodring af 1500 Passagerer foruden fuld Jernbanevogn- og Automobillast.

Færgen har 3 Spor med en største effektiv Længde paa 257 Meter, og den kan overføre 30 almindelige Godsvogne eller ca. 70 Automobiler.

Færgens maskinelle Anlæg bestaar af 2 Stk. B. & W. 6-cylindrede Totakts Dieselmotorer, direkte koblete til hver sin Drivskrueaksel med en samlet effektiv Hestkraft paa 4630, som ved ca. 165 Omdrejninger pr. Minut giver Færgen en Fart af 16¼ Knob i fuldt lastet Tilstand. Den er desuden forsynet med 4 Stk. 3-cylindrede Diesel-Hjælpe-motorer af A/S Frichs Fabrikat, hver paa 240 effektive H.K., disse Hjælpe-motorer leverere Strøm til Færgens elektriske Styrmeaskiner, Spil, Pumper, Radiostation og øvrige Hjælpe-maskiner samt til den omfattende Lys- og Ventilationsinstallation.

Færgen er forsynet med saa mange vandtætte Skodder, at den kan holdes flydende, selv om hvilke som helst to ved Siden af hinanden liggende vandtætte Rum kommer i fri Forbindelse med Søen. Den er isforstærket saavel for som agter og forsynet med saavel For- som Agterror.

Ved Hjælp af Tanke kan Færgen trimmes saavel i langskibs som i tværskibs Retning.

Apteringen for Passagererne er i Hovedsagen indrettet som i de tre andre Dieselmotorfærger paa Storebælts-Overfarten, dog er en Salon under Vogndækket for 1. Kl. faldet bort, medens en tilsvarende for Fællesklasse er noget udvidet.

Opvarmningen og Ventilationen af Salonerne sker gennem et af Firmaet Glent & Co. leveret meget effektivt Anlæg. Udstyret i Salonerne er i Smag med de sidste Færger, Statsbanerne har bygget; 1. Kl. Salon for Ikke-Rygere er udstyret med moderne Malerier, udført af Kunstmaler Mottlau.

Der er et Højttaleranlæg med Højttalere i alle Saloner og paa Dæk, hvorpaa Passagererne opholder sig. Ligeledes findes der en lokal Telefoncentral, saaledes at man kan tale indbyrdes fra et af Færgens Rum til et andet, og disse Telefoner kan tillige sættes i Forbindelse med Færgens Radiostation, saaledes at man kan faa Forbindelse med alle Abbonenter i Land.

I sit Udseende afviger Færgen betydeligt fra sine tre Søsterfærger, idet dens to Skorstene er anbragt foran og agtenfor hinanden, medens de i de tre andre Færger var ved Siden af hinanden; Fronten af Promenadedækket er ogsaa mere strømlinet.

#### Sømandsmissionens Landsindsamling 1939

Udvalget for Sømandsmissionens Landsudvalg 1938 har udsendt Regnskab og Beretning. Det viser sig, at der er indkommet Gaver for 13,212 Kr., og ved Indsamlingerne i de forskellige Stifter indkom der ialt 218,721 Kr., heraf i Københavns Stift 45,440 Kr. og i de øvrige Stifter, Roskilde, Fyn, Aalborg, Viborg, Aarhus, Haderslev og Ribe Stifter mellem 20,000 og 27,000 Kr. i hvert Stift. Udgiften har været 15,822 Kr., saaledes at der blev et Overskud paa 217,980 Kr., og dette Overskud er blevet fordelt med  $\frac{2}{5}$  til »Indenlandsk Sømandsmission« og  $\frac{3}{5}$  til »Sømandsmissionen i fremmede Havne«.

#### Stor norsk Maskin-Leverance til B. & W.

Det norske Firma Brødrene Sundt, der i en Aarrække har leveret Specialmaskiner til norske mekaniske Værksteder og ogsaa i stor Udstrækning leveret Maskiner til Sverige, har i Oslo afsluttet en Kontrakt paa  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. med Burmeister & Wain. Det drejer sig om Levering af to patenterede Specialmaskiner.

Kontrakten blev paa B. & W.s Vegne afsluttet af Direktør Houmøller og Driftsingeniør Christensen, og Direktør Houmøller udtalte sin store Glæde over, at man havde faaet Lejlighed til at placere Ordren i Norge, og tilføjede, at han haabede, at der hvert Aar kunde blive Anledning til Leverancer af lignende Art.

De norske Redere er blandt B. & W.s bedste Kunder, det gør Glæden endnu større.

Lederne af Firmaet Brødrene Sundt, Direktør Andreas Sundt og Ingeniør Karl Sundt, udtalte deres Glæde over Leverancen og udtalte Haabet om, at det Samarbejde, der nu var paabegyndt, maatte fortsætte i Fremtiden.

#### International Søfartskongres i Tyskland

Efter hvad der meddeles, skulde der i 1940 arrangeres en stor international Søfartskongres i Tyskland. I Øjeblikket tegner Udsigterne for den jo ikke allerbedst. Den skulde aabnes i Berlin den 3. Juni og afsluttes i Wien den 23. Juni. Der er projekteret to Rejser for Deltagerne. For dem, som er interesseret i Kanalsystemet, skulde Turen gaa langs Tysklands Kanaler via Magdeburg, Braunschweig, Hannover, gennem Ruhrdistrikterne til Dortmund, Essen, Duisburg og Köln. Den anden Tur til Nordsøhavnene, Badestederne ved den baltiske Kyst og Kejsar Wilhelm-Kanalen, som forbinde Østersøen med Nordsøen. I Köln træffer begge Selskaberne sammen. Videre gaar Turen langs Rhinen, Main og Donau til Wien, hvor Kongressen afsluttes med en stor Banket.

#### Sejladsen paa Montreal

Montreal Shipping Company meddeler sin herværende Forbindelse V. Müller, at Navigationen paa Montreal paa Grund af Isforholdene i Gulven ventes aabnet senere i Aar, muligvis ikke før den 24. ds. Lachine Kanalen ventes aabnet samme Dato.

#### Foreningen til Søfartens Fremme

»Foreningen til Søfartens Fremme« har forleden holdt Generalforsamling i København.

I sin Beretning kom Formanden, Kontreadmiral F. Cold, ind paa de ret store Beløb, som Foreningen har ydet Københavns Navigationsskole: et Tilskud paa omtrent 12,000 Kr. Fra Rederiet J. Lauritzen havde Foreningen modtaget et Bidrag paa 2000 Kr. til Støtte for Elever paa Provinsens Navigationsskoler. Foreningen havde endvidere ydet Bidrag til »Danske Navigatorers Bibliotek«, »Prinsesse Marias Hjem«, Sømandsskolen i Svendborg, Skoleskibet »Georg Stage« og »Sømandsforeningen af 1856«s Hjem for Styrmandslever.

Efter at Kassereren, Kaptajn Prip, havde oplæst Regn-

skabet, genvalgte til Bestyrelsen Kontreadmiral Fr. Cold, Kaptajn Prip og Forretningsfører Christiansen.

Admiral Cold mindede om, at Navigationsskolebestyrer Funder, der den 2. Maj fylder 70 Aar, fratræder, naar dette Semester den 21. April slutter. Foreningene bragte Hr. Funder en Tak for det store Arbejde han har ydet i Skolens Tjeneste som Lærer fra 1893 og Bestyrer fra 1921.

#### Fiskerikontrol-Skibe med Dieselmotorer

Paa Foranledning af Overskibsingeniør Aage Larsen har Ministeriet for Landbrug og Fiskeri besluttet at prøve et nyt Fremdrivningsmaskineri til Fiskerikontrollens Fartøjer i de danske Farvande. Frichs Fabriker i Aarhus paatog sig at levere Dieselmotorer til de hurtiggaaende Baade, og der er allerede bygget to Fartøjer med saadanne Motorer fra Frichs.

Det første Fartøj, der er hjemmehørende i København, er forsynet med en 100 HK. Dieselmotor — en betydelig Maskinkraft for en Baad paa en Snes Tons. Motoren kan give Baaden en Fart af 12 Knob. Det andet Fartøj med Frichs-Dieselmotor er hjemmehørende i Svendborg og har en Maskine paa 80 HK., der giver en Fart paa 10 $\frac{1}{2}$  Knob. Frichs har kunnet levere de to Motorer meget hurtigt. De var i Forvejen bygget til Rangertraktorer, Last- eller Rutecar-automobiler og kunde let monteres i et Fartøj.

Falder Prøverne heldigt ud, hvad alt foreløbigt tyder paa, kan Frichs vente flere Ordre til Statens Kontrolbaade. Der skal bygges en ny til Levering i Begyndelsen af næste Aar, og man har allerede fra Ministeriets Side stillet i Udsigt, at ogsaa dette Fartøj skal have Frichs Dieselmotor.

#### »Skagerak« i Fart

Arbejdet paa den nye Motorfærge »Skagerak I«, der er under Bygning paa Aalborg Værft til Ruten Kristiansand—Hirtshals, skrider saaledes frem, at man paa Værftet har truffet Bestemmelse om, at Afleveringen skal foregaa den 22. Maj. Det bliver paa 2 Aars Dagen for Etableringen af Ruten, og der foretages i de følgende Dage Prøvesejlader paa Ruten.

Den daglige Drift skal overtages af »Skareak I« Fredag den 26. Maj med Ankomst Kl. 10 Formiddag til Hirtshals, hvor der saa vil blive afholdt en Række Festligheder.

#### Lille Tankmotorsklub

Svendborg Skibsværft har sluttet Kontrakt med A/S Det Forenede Oliekompagni om Bygning af et Motortankskib. Skibet skal laste ca. 100 Tons Benzin og bliver forsynet med en 160 HK. Alpha Dieselmotor. Marteriale er under Bestilling, og saasnart det fremkommer, vil Arbejdet blive paabegyndt. Skibet skal afleveres om ca. 7 $\frac{1}{2}$  Maaned.

#### Norske Skibe opfordres at lytte til Radioen

Den norske Søfartsdirektør har i de sidste Dage gennem Radioen anmodet norske Skibe i udenrigsk Fart om at lytte omhyggeligt til alle Nyheder gennem den norske Radio for at holde sig underrettet om Krigsfare. Alle Skibe, der har Radio om Bord, anmodes samtidig om at bringe vigtige Nyheder om den europæiske Situation videre til norske Skibe, de maatte komme i Forbindelse med, som ikke har Radio.

Hensigten med denne Anmodning til Skibene er, at de saa hurtigt som muligt, hvis en Krig udbræder, kan faa Underretning derom og træffe de fornødne Forholdsregler til at sikre Skib og Mandskab.

#### »Kronprins Olav« og »Dronning Maud«

»Kronprins Olav« kom forleden fra Helsingør Værft for atter at indgaa i Oslo Ruten, og Damperen »Frederikshavn« gaar ind i Aarhusfarten. »Dronning Maud«, der har vikarieret for »Frederikshavn«, er afgaaet igen til Esbjerg, hvor den først skal afløse »A. P. Bernstorff« i Ruten Esbjerg—Antwerpen og senere de fire Motorskibe i Esbjerg—Harwich-Ruten. Naar denne Afløsningstjeneste er forbi, oplægges »Dronning Maud« som Reserveskib.

## PERSONALIA

#### 80 Aar

Tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Torm« Kaptajn Jacob Jensen fylder den 28. April 80 Aar. Kaptajn Jensen forlod Søen 1928 og er bosiddende i Charlottenlund.

Tidligere Hovemester i Sviters Bjergnings-Entreprise og D.F.D.S. Lars Petersen, Henrik Ibsensvej 24, fyldte den 19. April 80 Aar.

#### 70 Aar

Den 2. Maj fylder Navigationsskolebestyrer Th. P. Funder 70 Aar. Hans Navn er kendt overalt blandt Søens Folk, og han har virket en Aarrække som Lærer og siden 1921 som Bestyrer af Københavns Navigationsskole.

Hans Interesser gjaldt altid Søen og Søens Mænd; han

har selv følt den Tids haarde Liv derude, da han som ung i flere Aar sejlede med store udenlandske Sejlskibe. Fra 1913 til 1915 var han Forstander for Skolen i Skole-skibet »Viking« og har som faa forstaaet Sejlskibsuddannelsens Betydning for den vordende Navigator.

I 1892 tog han Styrmandseksamen fra Københavns Navigations-skole og sejlede derefter i 4 Aar som Styrmand i Rederiet Heckscher & Søn. 1896 blev han ansat som Lærer ved Københavns Navigations-skole efter at have bestaaet den af Foreningen til Søfartens Fremme fastsatte Eksamen for Navigationslærere.

Selv om Skolens Arbejde lagde stort Beslag paa hans Arbejds-kraft, fik han dog stadig Tid til at dyrke sine mange andre Interesser og har skrevet flere Bøger om nautiske Emner.

Særlig har han arbejdet for Navigatørernes Bibliotek, som blev oprettet i 1919, og hvis Formand han siden har været.

#### 60 Aar

Mangeaarig Fører i Dampskibsselskabet »Progress« Kaptajn J. Jordt fylder den 25. April 60 Aar. Kaptajn Jordt er Fører af S/S »Hans Broge«.

Tidligere Sejlskibsfører Kaptajn Anton Stæhr fylder den 26. April 60 Aar. Kaptajn Stæhr forlod Søen 1936 og er bosiddende i Rudkøbing.

#### 50 Aar

Den 20. April fylder Kaptajn H. P. Ingerslev 50 Aar. Kaptajn Ingerslev er Fører af D/S Nordens Motorskib »Nordens«.

Den 30. April fylder Kaptajn E. A. Rud Christiansen 50 Aar. Kaptajn Rud Christiansen er ansat i Aktieselskabet Carl Nielsens Rederi.

#### Udnævnelse

Ved kgl. Resolution af 22. Marts er Skibsfører af 1. Grad i Fyr- og Vagervæsenet Kaptajn R. M. Rasmussen ansat som Skibsinpektør i Fyr- og Vagervæsenet fra den 1. April.

#### Faldet for Aldersgrænsen

Hovmester i D.F.D.S. *Halvor Stelsig* fylder den 20. April 65 Aar og falder saaledes for Aldersgrænsen. Stelsig har tilbragt ca. 40 Aar i Selskabets Tjeneste, først som Restauratør og siden i over 30 Aar som Hovmester.

#### Dødsfald

Forhenværende Baadmand, *Niels Chr. Jensen*, Nørre Tornby, er død 82 Aar gammel. Afdøde, der har været ansat i Redningsvæsenet i Nørre Tornby fra 1894 til 1923, da han tog sin Afsked, har været med i mange farefulde Redningsforetagender, hvorved der er reddet ca. 150 Søfolk. Han havde faaet forskellige Æresbevisninger og havde saaledes faaet Sølvmedaille fra den engelske Regering.

Navigationslærer ved Københavns Navigations-skole *Ulrik Boesen* er død, 60 Aar gl. Navigationslærer Boesen var en meget dygtig og pligtfuld Lærer og dertil meget afholdt. Boesen har ved flere Lejligheder fungeret som Leder af Skolen.

Fhv. Skibsfører i D.F.D.S., Kaptajn J. F. Soeberg, er i en Alder af 77 Aar afgang ved Døden. Kaptajn Soeberg var født i Aalborg, hvor hans Fader var Skibsfører. Han tog efter Uddannelse paa Sejlskibe sine Navigationsseksaminer i Aalborg og blev 23 Aar gammel i 1884 ansat som Anden Styrmand i D.F.D.S.' Damper »Lolland«. Efter at være udnævnt til Skibsfører i 1902, førte han en Række af Selskabets Skibe, sidst S/S »Charkow«, hvorfra han i 1924 gik i Land.

#### Godsejer Poul Carl død

Godsejer *Poul Carl*, Møllerup paa Mols, er død paa en Rejse i Juan les Pins. Godsejer Carl, der forrige Tirsdag fyldte 60 Aar, i hvilken Anledning vi nærmere omtalte hans Indsats indenfor Skibsfarten, trak sig tilbage, da i 1920 de Carl'ske Rederier blev overtaget af Det Forenede Dampskibs-Selskab, men bevarede Forbindelsen med Søfarten gennem forskellige Bestyrelsesposter, bl. a. i »Heimdal« og »Motortramp«.

## POSITIONSLISTE PR. 19. APRIL 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Matanzas 12.4.  
s.s. *Aase* pass. Gibraltar 13.4. p. R. t. London.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Bahrein 12.4.  
s.s. *Absalon* pass. Skagen 11.4.  
m.s. *African Reefer* pass. Hollenau 12.4.  
s.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Hamburg 17.4. til Genoa udg.  
s.s. *Agnete* afg. Gibraltar 8.4. til London.  
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Bordeaux 14.4.  
s.s. *Alabama* afg. Madeira 13.4. til Kbhvn.  
s.s. *Alf* ank. Methil 12.4.  
s.s. *Alfa* pass. Dungenno 7.4.  
s.s. *Algarve* ank. Collo 15.4.  
s.s. *Algier* ank. Gdynia 17.4.  
m.s. *Almena* pass. Southend 4.4. p. R. t. Alexandria.  
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Bangkok 12.4.  
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Maracaibo 15.4. til Guiana.  
m.s. *American Reefer* pass. Cristobal 10.4.  
m.s. *Amerika*, Borch, ank. Southampton 10.4. til St. Thomas udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Aruba 27.3.  
s.s. *Anna* ank. Ajaccio 5.4.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Manila 9.4.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Singapore 12.4. til Moulmein hjg.  
s.s. *Anne* ank. Malta 4.4. p. R. t. London.  
m.s. *Argentina* afg. Oslo 18.4. til Frederikshavn.  
m.s. *Arizona* ank. Rosario 16.4.  
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Kalundborg 14.4.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Taku Bar 15.4.  
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Adelaide 18.4. udg.  
s.s. *Aslaug* afg. Tel Aviv 4.4. til Hull.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Portland Ore 26.3.  
s.s. *Astra*, afg. Mariel 11.4. til Boston.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. New York 14.4. til Sagua.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Kap Verde 8.4. til Sydney udg.  
m.s. *Australian Reefer* pass. Terceira 10.4.  
s.s. *Avance* oplagt.

### B

s.s. *Belgien* lossen i Kbhvn. 17.4.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Rouen 9.4.  
s.s. *Bergenshus* i Dok i Helsingør.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Bes* pass. Skagen 16.4.  
s.s. *Betta* afg. Tolkis 11.4.  
s.s. *Betty Mærsk* pass. Gibraltar 9.4.

s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Västerås 9.4.  
s.s. *Birgitte* ank. Falmouth 7.4.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, ank. New York 11.4.  
m.s. *Bonita*, Farup, rapp. 1650 N. fra Boston N.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Southampton 17.4. til Marseilles udg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Rotterdam 25.3.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 16.4.  
s.s. *Brasilien* afg. Buenos Aires 1.4. til Madeira.  
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Talcahuano 10.4.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Buenos Aires 1.4.  
s.s. *Britta* ank. Honfleur 11.4.  
s.s. *Broholm* i Dok i Frederikshavn.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Charleston, S. C. 4.4.  
s.s. *Brynhild* afg. Santos 4.4. til Madeira.

### C

m.s. *California* afg. Oslo 30.3. til River Plate.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Grays Harbour 16.4. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Seattle 11.4.  
s.s. *Carmen* ank. Lowestoft 8.4.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 29.3.  
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 17.4.  
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Norfolk 12.4.  
m.s. *Chilean Reefer* pass. Mona 6.4.  
m.s. *Chila*, Larsen, afg. Gefle 17.4. til Kbhvn. udg.  
s.s. *Christiansborg* afg. Reykjavik 3.4.  
m.s. *Chr Holm* ank. Caripito 20.4.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Baltimore 6.4. til St. Pierre (Martinique).  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Ækvator 10.4. p. R. t. New York.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Burntisland 15.4.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt i København.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Kolding 12.4. til Lybæk.  
m.s. *Columbia*, Bronér, afg. Kobe 31.3.  
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Kbhvn. 13.4.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Gdynia 15.4.

### D

s.s. *Dagmar* afg. Barcelona 11.4.  
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 17.4.  
s.s. *Dagmar Clausen* ank. Kbhvn. 17.4.  
s.s. *Dania*, Danholt, i Dok i København.  
m.s. *Danmark* ank. Avonmouth 22.4.  
m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Aden 9.4. til Penang udg.  
s.s. *Delaware* ank. Kbhvn. 12.4.  
s.s. *Douro* afg. Kbhvn. 18.4. til Göteborg.

### E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. London 14.4. til Hamburg.  
s.s. *Edv. Nissen* pass. Helsingør 8.4. p. R. t. St Thomas.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18.4.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,75	AMSTERDAM.....	254,70
BERLIN.....	101,85	STOCKHOLM.....	116,55
PARIS.....	12,85	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	80,80	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	107,00	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,35	WARSAWA.....	90 05

s.s. *Effe Mærsk* ank. Danzig 14.4.  
s.s. *Egholm* afg. Antwerpen 15.4. til Casablanca.  
m.s. *Egyptian Reecer* afg. Dakar 10.4.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Curacao 3.4.  
s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Gdynia 10.4.  
s.s. *Elisabeth* afg. Treport 6.4. til Casablanca.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Cardiff 13.4.  
s.s. *Ellen* oplagt.  
s.s. *Ellensborg* ank. Tyne 27.4.  
s.s. *Else* pass. Helsingør 10.4.  
s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.  
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Greenock 12.4.  
m.s. *Emma Mærsk* ank. Curacao 13.4.  
s.s. *Energi* oplagt i Marstal.  
s.s. *England*, Stengade, ank. Gdynia 14.4.  
s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
s.s. *Erik Boye* ank. Boston 12.4.  
s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
s.s. *Erna* afg. Malta 8.4.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Los Angeles 12.4. til Panama Canal hjg.  
s.s. *Ester* ank. Rabat 10.4.  
s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Estrid* afg. Liverpool 5.4. til Haifa.  
m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Skagen 19.4. p. R. t. Göteborg hjg.

## F

s.s. *Finland* afg. Kbhvn. 12.4.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Port Said 16.4. til Marseilles hjg.  
s.s. *Flynderborg* ank. Bayonne 11.4.  
s.s. *Frankrig* afg. Ghent 11.4. til Blyth.  
s.s. *Fredensborg* afg. Narvik 13.4.  
s.s. *Frederiksborg* pass. Kbhvn. 18.4.  
s.s. *Freyja* afg. Helsingør 5.4. til Dakar.  
s.s. *Frida* afg. Chimbote 9.4.  
s.s. *Frode* afg. Newfahrwasser 23.3. til Gulpen.  
s.s. *Fylla* oplagt.

## G

s.s. *Georgia* afg. Norfolk 17.4. til Albany.  
s.s. *Gerd* afg. Liverpool 6.4. til Jaffa.  
s.s. *Gerda* afg. Liverpool 11.4.  
s.s. *Gerda Toft* afg. Ghent 17.4.  
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Baltimore 5.4.  
s.s. *Gorm* afg. Gdynia 17.4. til Santos.  
s.s. *Grete* ank. Cardiff 10.4.  
m.s. *Grete Mærsk* afg. New York 14.4.  
s.s. *Gronland*, Fischer, oplagt.  
s.s. *Gudena* i islandsk Havn 12.4.  
s.s. *Gudrun* afg. Dakar 11.4. til Marseilles.  
m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Chester 11.4.  
s.s. *Gunnhild* afg. Dublin 13.4. til Liverpool.  
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Greenock 12.4.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 18.3. til Bangkok.  
s.s. *Gyda* pass. Helsingør 31.3.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Dieppe 15.4. til Methil.  
s.s. *Halldan* ank. Kbhvn. 16.4.  
s.s. *Halland*, Andersen, oplagt.  
s.s. *Hanne* ank. Tyne 9.4.  
s.s. *Hans*, From, pass. Helsingør 10.4.  
s.s. *Hans Broge* afg. Sfax 7.4. til Kalundborg.  
s.s. *Hans Mærsk* ank. Alexandria 14.4.  
s.s. *Harald* ank. Odense 16.4.  
s.s. *Harriet* ank. Barrow 7.4.  
s.s. *Helene* ank. Raumo 10.4.  
s.s. *Helga* afg. Habana 3.4.  
m.s. *Helvig* ank. London 1.4.  
m.s. *Henning Mærsk* ank. Rotterdam 8.4.  
s.s. *Henry Tegner* ank. Immingham 6.4.  
m.s. *Herdis* afg. Las Palmas 9.4. til Liverpool.  
s.s. *Hilde* pass. Dover 14.4. vestg.  
s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 18.4. til Manchester.  
s.s. *Holland* afg. Boness 13.4. til Nørresundby.  
m.s. *Hulda Mærsk* afg. Los Angeles 8.4.

## I

m.s. *India*, Krarup, ank. Bayrouth 19.4. hjg.  
s.s. *Inga*, oplagt i Kbhvn.

s.s. *Ingeborg S.* afg. Leghorn 10.4. til Milazzo.  
s.s. *Inger* ank. Pomaron 10.4.  
s.s. *Inger Toft* afg. Glasgow 14.4.  
s.s. *Irene Maria*, Liisberg, rapp. 41° N. 46° W. 15.4.  
m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Tutsya 12.4.  
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Blyth 13.4.  
s.s. *Ivar* ank. New York 17.4.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 16.4.  
s.s. *Jakob Mærsk* ank. Aalborg 14.4.  
m.s. *Jane Mærsk* afg. Ostermoor 14.4.  
m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Shimonoseki 17.4. udg.  
s.s. *Jenny* ank. Aarhus 9.4.  
s.s. *Jessie Mærsk* afg. Zeebrugge 4.4.  
s.s. *Johanne* afg. Britsol 12.4.  
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Safi 11.4.  
s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 19.4. til Kbhvn.  
m.s. *Jonna* afg. Barry 25.3.  
s.s. *Juliane* oplagt.  
m.s. *Jutlandia*, Topp, pass. Ushant 18.4. p. R. t. London hjg.  
s.s. *Jutta* pass. Gibraltar 10.4.  
s.s. *Jytte* ank. Antwerpen 11.4.  
s.s. *Jægersborg* afg. Goole 17.4.

## K

s.s. *Kai*, Friis, pass. 150 miles syd for Santa Maria 11.4. p. R. t. Florida.  
s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Guanta 15.4.  
s.s. *Karen* pass. Helsingør 6.4. p. R. t. Liverpool.  
s.s. *Karen Toft* ank. Helsingør 13.4.  
s.s. *Karla* afg. Newcastle 11.4.  
s.s. *Katholm* ank. Liverpool 15.4.  
m.s. *Katrine Mærsk* afg. Port Said 9.4.  
s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Danzig 11.4.  
s.s. *Kentucky* forv. afg. Frederikshavn 20.4. til Gdynia.  
m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Yokohama 18.4. til Osaka udg.  
s.s. *Kirsten* pass. Gibraltor 8.4. p. R. t. Alexandria.  
s.s. *Kirsten Mærsk* pass. Ushant 14.4.  
s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, oplagt i Randers.  
s.s. *Knud* ank. Kbhvn. 17.4.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
s.s. *Knud Villemoes* oplagt.  
s.s. *Knut* afg. Casablanca 5.4. til Liverpool.  
s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* afg. New York 7.4.  
m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 15.4.  
s.s. *Lars Kruse* pass. Spurn Hd. 14.4. p. R. t. Hull.  
s.s. *Laura* afg. Cardiff 22.3.  
m.s. *Laura Mærsk* ank. San Pedro 14.4.  
m.s. *Leise Mærsk* afg. Singapore 2.4.  
s.s. *Lica Mærsk* afg. Manila 13.4.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Baltimore 8.4.  
s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 1.2.  
s.s. *Lillian* afg. Algier 12.4.  
s.s. *Lily* pass. Skagen 11.4. p. R. t. Oxelösund.  
s.s. *Linda* afg. Santos 12.4.  
s.s. *London*, Hansen, oplagt i Kbhvn.  
s.s. *Lotta* pass. Dungeness 6.4.  
s.s. *Lotte* afg. Kbhvn. 13.4. til Gdynia.  
m.s. *Louisiana* ank. Rosario 13.4.  
m.s. *Lundby* i Dok i Kbhvn.

## M

s.s. *M. C. Holm* ank. Nakskov 4.4.  
s.s. *Maja* ank. Kotka 8.4.  
m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Bangkok 14.4. hjg.  
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. St. Johns N.F. 15.4.  
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Yokohama 10.4.  
s.s. *Margit*, Johansen, afg. Charleston 12.4. til Cardenas.  
s.s. *Margrete* ank. Sete 10.4.  
s.s. *Margrethe* ank. London 18.4.  
s.s. *Maria* pass. Dungeness 6.4.  
s.s. *Marianne* ank. Fredericia 12.4.  
m.s. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 28.3.  
s.s. *Marie Toft* ank. Valette (Malta) 14.4.  
s.s. *Marit Mærsk* afg. Lome 12.4.  
s.s. *Marna* ank. Valparaiso 6.4.  
m.s. *Marocco* ank. Tunis 17.4.  
s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Methil 14.4.  
s.s. *Martin Goldschmidt* pass. St. Abb's Hd. 16.4. nordg.  
s.s. *Marz* ank. Calais 12.4.  
s.s. *Maryland* ank. Santos 11.4., forv. afg. 18.4. til Rio.  
s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Hamburg 14.4.  
m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Colombo 18.4. hjg.  
s.s. *Mercur* oplagt.  
s.s. *Mette* afg. Swansea 6.4. til Livorno.  
s.s. *Michael Jeben* afg. Hongkong 17.3. til Bangkok.  
s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 15.4. til Antwerpen.

## N

s.s. *Najaden* afg. Gravesend 12.4.

## Frihavnens Skibssmedie og Maskinfabrik

(HILL-MADSEN)

Statust. Elektroinstallatør v. Kbhvns. og Nordsjæll. Elektricitætsv.

Ship &amp; Engine Repairing Shop

Telf. 5209, Palæ 4969, Øbro 1280 y **KØBENHAVN**

BRUG  KUN  
Hempels Skibsfarver  
INDENBORDS UDENBORDS

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

s.s. *Nancy* afg. Wiborg 11.4.  
s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Lorient 15.4.  
s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.  
s.s. *Nevada* ank. Frederikshavn 24.3., forv. afg. 19.4. til Danzig.  
s.s. *Nerma* ank. Rouen 5.4.  
m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Saigon 9.4.  
m.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 3.4.  
s.s. *Niels R. Finsen* oplagt.  
s.s. *Niobe* pass. Helsingør 10.4.  
s.s. *Norco* oplagt.  
m.s. *Nordbo* afg. New York 6.4. til Yokohama.  
s.s. *Nordborg* pass. Ushant 17.4.  
s.s. *Nordby* afg. Danzig 12.4. til London.  
m.s. *Norden* ank. Osaka 8.4.  
m.s. *Nordfarer* afg. Santos 12.4. til Buenos Aires.  
m.s. *Nordhavet* afg. Antwerpen 24.3. til Norfolk.  
m.s. *Nordhval* ank. Seattle 21.3. p. R. I. New York  
m.s. *Nordkap* afg. Santos 12.4. til New York.  
s.s. *Nordlys* ank. Cristobal 13.4.  
m.s. *Nordpol* ank. Beaumont 5.4.  
m.s. *Nordvest* afg. Manila 8.4. til New York.  
m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. New York 11.4.

## O

s.s. *Odin* i Dok i Kbhvn.  
s.s. *Olga* oplagt.  
m.s. *Olga S.* afg. Liverpool 12.4. til Jaffa.  
s.s. *Oluf Mærsk* ank. Tel-Aviv 12.4.  
m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Trinidad 9.4.  
m.s. *Oregon* ank. Kbhvn. 15.4.  
s.s. *Orion* ank. Antilla (Cuba) 8.4.  
s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Vejle 14.4.  
s.s. *Otto Petersen* pass. Dungeness 7.4. p. R. I. St. Thomas.  
s.s. *Ove Toft* ank. Swansea 11.4.

## P

m.s. *Panama*, Paulsen, ank. Rotterdam 16.4. hjg.  
s.s. *P. Madsen* ank. Kotonu 25.3.  
s.s. *P. N. Damm* afg. Port au Basques 6.4. til Clyde.  
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Gdynia 3.4. til Sète & Nice.  
s.s. *Paula* ank. Dieppe 11.4.  
m.s. *Peru*, Berg, afg. Yawala 17.4. til San Francisco udg.  
s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
m.s. *Peter Mærsk* afg. Savannah 13.4.  
s.s. *Polly* oplagt.  
s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Korsør 16.4. til Immingham.

## R

m.s. *Ragnhild* ank. London 8.4.  
s.s. *Randa* pass. Gibraltar 10.4.  
s.s. *Riga* ank. Riga 17.4.  
s.s. *Rigmor* ank. Amsterdam 11.4.  
s.s. *Rikke* ank. Huelva 31.3.  
s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 19.4. til Hamburg.  
s.s. *Rita Mærsk* ank. Antwerp 10.4.  
s.s. *Robert* afg. Aberdeen 10.4.  
m.s. *Robert Mærsk* ank. Avonmouth 15.3.  
s.s. *Rosenborg* ank. Swansea 11.4.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 18.4. til Kbhvn.  
m.s. *Sally Mærsk* afg. Cristobal 11.4.  
s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Akureyri 3.4.  
s.s. *Scandia*, Lorenzen, Sunderland 14.4.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, Seaham 15.4.  
s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 18.4. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.  
s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Barbados 16.4.  
m.s. *Selandia*, Væring, pass. Guardafui 15.4. p. R. I. Colombo udg.  
s.s. *Selma* afg. Santos 9.4.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PÅ BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt på alle Postkontorer

s.s. *Sessa* afg. Iquique 4.4.  
m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Hamburg 16.4. hjg.  
s.s. *Sicilien* ank. Antwerpen 15.4.  
s.s. *Signe* ank. London 6.4.  
s.s. *Sigrid* ank. Cagliari 2.4.  
s.s. *Sigrun* ank. Middelfart 18.4.  
s.s. *Silkeborg* pass. Burling Island 17.4.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, oplagt.  
s.s. *Skagen* ank. Limerick 15.4.  
s.s. *Skagerak* pass. Gibraltar 10.4.  
s.s. *Skandia* afg. North Shields 16.4.  
s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 17.4.  
s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 25.1.  
s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 19.4. til Gdynia og Danzig.  
m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. New York 8.4.  
s.s. *Sonja Mærsk* ank. Svendborg 5.4.  
s.s. *Sophie* ank. Korsør 10.4.  
s.s. *Stadion II* afg. Skien 18.4. til Kolding.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Tel Aviv 17.4.  
s.s. *Stella* afg. Antwerpen 11.4.  
m.s. *Stensby* pass. Portland Firth 10.4. p. R. I. St. Lawrence.  
m.s. *Stjerneborg* ank. Cowichan 13.4.  
s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 11.4.  
s.s. *Susan Mærsk* afg. Fowey 6.4.  
s.s. *Svanhild* afg. Aalborg 15.4. til New York.  
s.s. *Svanholm* ank. Antwerpen 17.4.  
s.s. *Svava* ank. Aarhus 13.4.  
s.s. *Svend Pii* afg. Fremantle 8.4.  
s.s. *Søborg* ank. Casablanca 15.4.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 17.4.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Nauru 18.4.  
s.s. *Tanja* afg. Cardiff 25.3.  
m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Yokohama 5.4.  
s.s. *Tekla* afg. Gibraltar 4.4. til Marsilles.  
s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Nakskov 18.4.  
s.s. *Tennessee* afg. Aalborg 2.4. til New York.  
m.s. *Thyra S.* afg. Teneriffe 25.3. til Barcelona.  
s.s. *Tomsk* forv. afg. Antwerpen 18.4. til Kbhvn. Middelfart, Aalborg og Nørresundby.  
s.s. *Tonny*, Schrøder.  
s.s. *Tovell*, Bang, ank. Danzig 17.4.  
s.s. *Transporter* afg. Grangemouth 12.4. til Odense.  
s.s. *Trio*, Svane, ank. Antwerp 19.4.  
s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 18.4. til Dok i Helsingør.  
s.s. *Tula* afg. Alexandria 18.4. til Djidjelli.  
m.s. *Tunis* ank. Alexandria 16.4.  
m.s. *Tureby* laster i River Plate for New York.

## U

s.s. *Uffe* i Dok i Frederikshavn.  
s.s. *Ulla* afg. Santos 31.3.  
s.s. *Ulrik Holm* afg. Bona 8.4. til Tayport.  
s.s. *Uranienborg* pass. Watling Island 15.4.

## V

s.s. *Valborg* pass. Finisterre 11.4. p. R. I. Lissabon.  
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Granton 14.4.  
s.s. *Venus* ank. San Juan 10.4.  
s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 13.4.  
s.s. *Viborg* ank. Setubal 18.4.  
s.s. *Viola* pass. Gibraltar 13.4. vestg.  
s.s. *Virginia* afg. Rio 8.4. til Madeira.  
s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. afg. Perth 19.4.  
s.s. *Wilh. Colding* laster i Kbhvn. 17.4.  
s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Aalborg 23.3.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 18.4. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Kbhvn. 16.4.

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 12.432  
12.267  
12.732

**E. Licht-Larsen & Co.**

Skibsinventar & Tovværk  
Presenninger Sejl Sejldug Flag

**Cort Adellersgade 3**  
Telef.: Byen 4874 Privat: Sundby 463 **KØBENHAVN**

**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762 Amaliegade 43,  
Efter Kl. 8 Ordrup 3096 København K.  
Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødenheder

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**STEVEDORE**

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
6820 & 4055 Mændresch

Aalborg

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2863

R A N D E R S

**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedores-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Manje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn-K.  
Telefon: Central 13778.

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESFN».

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 14. April 1939.

Nr. 15.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

1079. Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Högarne Fyr. Taagesignal forandret.  
(U. f. s. Nr. 14/999. Stockholm 1939.)  
Taagesignalet med Kanon ved Fyret *Svenska Högarne* paa c. 59° 26',<sub>7</sub> N. 19° 30',<sub>3</sub> E. er forandret fra Et-Skud hver 10<sup>m</sup>. til Et-Skud hver 5<sup>m</sup>.  
(E. f. S. Nr. 44/3119 og 52/3696 1938. Kort Nr. 182.)
1080. Sverige. Öregrundsgrepen. Bellonagrundet Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 14/998. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Bellonagrundet* paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 3/177 1939.)
1081. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 14/997. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Grepen* paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 45/3185 1938 og 7/469 1939.)
1082. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle leden. Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 14/996. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Heros grund* paa c. 60° 43' N. 17° 17' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 14/1025 1939.)
1083. Finland. Skärgårdshavet. Åland Skærgaard. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 9/342. Helsingfors 1939.)  
*Rangskär* Fyr paa c. 60° 15' N. 21° 12' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/251 1939.)
1084. Finland. Finske Bugt. Ekenäs Skærgaard. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 9/326. Helsingfors 1939.)  
*Kråkholm, övre og nedre* Fyr paa c. 59° 59' N. 23° 26' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 1/82 1939.)
1085. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Lovisa. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 9/326. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Lovisa sten* c. 60° 26' N. 26° 16' E. *Lökholm. Monäs, övre og nedre. Hudö, övre og nedre. Myrörn. Fanstnäs.*  
(E. f. S. Nr. 4/255 1939.)



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

1086. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker genudlagt.  
Stagerne med Koste, der afmærker Sejllobet til *Hellerup Lystbaadehavn*, er atter udlagt paa Plads.  
c. 55° 43',<sub>3</sub> N. 12° 35',<sub>2</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 46/3264 1938.)
1087. Danmark. Sundet. København. Yderhavnen. Uddybning.  
I *Yderhavnen* er der foretaget en Udvidelse af 8,1 m Arealet mellem Fortøj-tønderne 2, 3 og 4 og *Revshaleøen* paa en Strækning af c. 100 m, og desuden har der fundet en Uddybning til 7,5 m Sted i den S.-lige Del af *Revshalebassinet*.  
c. 55° 41',<sub>6</sub> N. 12° 36',<sub>7</sub> E.  
(Kort Nr. 134, 133 og 130. Havnelods, Side 119 og Tillæg Nr. 1, Side 20.)
1088. (T). Sverige. Sundet. Borstahusen. Fyr midlertidig slukket.  
(U. f. s. Nr. 14/945. Stockholm 1939.)  
*Borstahusen* Fyr paa c. 55° 54' N. 12° 48' E. er for Tiden slukket.
1089. (P). Danmark. Store-Bælt. Smørstakke Løb. Sømærker flyttes.  
I første Halvdel af Maj d. A. foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen af *Smørstakke Løb*:  
1. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Smørstakken S.*, paa 55° 08' (19") N. 10° 53' (24") E., ved S.-Enden af Hagen paa N.-Siden af Løbet, flyttes til en Plads E. for den SE.-lige Hage af *Smørstakken* i c. 6 m Vand paa 55° 08' (26") N. 10° 53' (37") E.  
2. Lystønden *Smørstakken* paa 55° 08' (25") N. 10° 53' (41") E. flyttes til en ny Plads c. 300 m S. for det i (1) nævnte Sømærkes nye Plads.  
(Kort Nr. 143, 142, 140, 126 og 180. Danske Lods, Side 324. Fyr-Fort. Nr. 393. Søm.-Fort. Side 48, Nr. 6 og 7.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1090. Danmark. Kattegat. Aarhus. Lossepladser afmærket.  
Ved *Aarhus* er nedennævnte faste Lossepladser afmærket, som følger:  
1. Lossepladsen paa *Ryes Flak* er afmærket med 4 grønne Spidstønder, een i hvert Hjørne af Pladsen:  
a. 56° 11' (00") N. 10° 15' (56") E. c. 56° 10' (30") N. 10° 16' (44") E.  
b. 56° 11' (00") N. 10° 16' (45") E. d. 56° 10' (30") N. 10° 15' (55") E.  
2. Lossepladsen i et c. 100 m bredt Bælte langs Ydersiden af *Østre Mole* er afmærket med 3 grønne Spidstønder, hvoraf den S.-ligste ligger paa 56° 08' (49") N. 10° 13' (24") E.  
(Kort Nr. 112 og 103. Danske Lods, Side 161. Havnelods, Side 33.)
1091. Danmark. Kattegat. Naveren W. Sømærkes Plads.  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 14/1032 1939 meddeles, at den hvide Stage med Halmvisk, *Naveren W.*, ligger i 5,2 m Vand paa 56° 23' (41") N. 10° 56' (21") E.  
(E. f. S. Nr. 14/1032 1939. Kort Nr. 102, 125, 100 og 180. Danske Lods, Side 154. Søm.-Fort. Side 30, Nr. 24 A.)
1092. Danmark. Limfjorden. Nibe. Sommerafmærkning.  
Sommerafmærkningen i Sejllobet fra *Draget* til *Nibe* Havn er genudlagt.  
c. 56° 59' N. 9° 38' E.  
(E. f. S. Nr. 46/3271 1938.)  
(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1093. (T). Danmark. Horns Rev. Horns Rev Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
Den 16. Maj d. A. eller snarest derefter inddrages *Horns Rev* Fyrskib paa c. 55° 34' N. 7° 20' E. midlertidigt og erstattes med et Fyrskib, der paa begge Sider af Skroget er paamalet „*Reserve*“. Fyrkarakteren er uforandret men Lysevnen er nedsat fra 22 Sm til 19,5 Sm. Lufttaagesignalet er uforandret. Undervandstaagesignalet bortfalder. Radiofyret er uforandret, men Klartvejrssignalerne bortfalder.
- 1094. (T). Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
Den 11. Maj d. A. eller snarest derefter ombyttes *Vyl* Fyrskib paa c. 55° 22' N. 7° 41' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 1 Maaned med en hvidmalet Lys- og Fløjte-tønde, mærket „*Vyl*“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink c., 1½ s. Mørke c. 1½ s., Blink c. 1½ s., Mørke c. 5½ s.
- 1095. (T). Tyskland. Helgoland. Opmaalingsmærker udlægges midlertidigt.**  
(N. f. S. Nr. 12/1251. Berlin 1939.)  
Omkring Midten af April d. A. udlægges i Opmaalingsøjemed 10 røde Spirtønder med een eller to, ved Siden af hinanden staaende Cylindre som Topbetegnelse paa følgende Steder:
- |                                 |                                  |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. 54° 11' 20" N. 7° 59' 26" E. | 6. 54° 12' 47" N. 7° 45' 57" E.  |
| 2. 54° 12' 30" N. 7° 57' 27" E. | 7. 54° 11' 38" N. 7° 47' 56" E.  |
| 3. 54° 13' 39" N. 7° 55' 29" E. | 8. 54° 10' 29" N. 7° 49' 55" E.  |
| 4. 54° 14' 48" N. 7° 53' 32" E. | 9. 54° 09' 20" N. 7° 51' 55" E.  |
| 5. 54° 14' 39" N. 7° 48' 34" E. | 10. 54° 09' 16" N. 7° 57' 02" E. |
- Tønderne inddrages omkring Midten af Juni d. A. uden nærmere Meddelelse.
- 1096. Holland. Terschellinger Gronden. Lys- og Fløjte-tønde forandret.**  
(B. a. Z. Nr. 80/993. 's-Gravenhage 1939.)  
Den hvide Lys- og Fløjte-tønde *N. G. T. S.* paa c. 53° 26',<sub>5</sub> N. 5° 08' E. er forandret saaledes, at den nu viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 5<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>.
- 1097. (T). England. Lowestoft og Southwold. Advarsel vedrørende Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 708. London 1939.)  
Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at en Del Fyr i *Lowestoft, Southwold* og Omegn vil være slukket i flere Timer Natten mellem den 15. og 16. April d. A.  
c. 52° 25' N. 1° 41' E.
- 1098. (T). England. Tees Floden. Advarsel vedrørende Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 736. London 1939.)  
Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at en Del Fyr paa *Tees Floden* vil være slukket eller lyse med formindsket Lysevne i flere Timer Natten mellem den 18. og 19. April d. A.  
c. 54° 39' N. 1° 08' W.
- 1099. (T). Skotland. Firth of Forth. Midlertidig Afmærkning af Aabning i Undervandshindring.**  
(N. t. M. Nr. 742. London 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 7/503 og 10/736 1939 meddeles yderligere, at der som Afmærkning af en Aabning i Undervandshindringen midlertidigt paa hvidmalede Gærder er tændt følgende Fyr:
- Et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 4½ s., 1,24 Sm 196½° fra *Oxcars* Fyr.
  - Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4½ s., 1,11 Sm 198° fra *Oxcars* Fyr.  
c. 56° 00' N. 3° 17' W.
- (E. f. S. Nr. 7/503 og 10/736 1939.)

**1100. (T). Skotland. Bass Rock. Fyrs Lysevne formindskes midlertidig.**

(N. t. M. Nr. 713. London 1939.)

I Løbet af Maj d. A. vil *Bass Rock* Fyr paa c.  $56^{\circ} 04\frac{1}{2}'$  N.  $2^{\circ} 38\frac{1}{2}'$  W. uden nærmere Meddelelse midlertidig blive erstattet med et Fyr med samme Fyrkarakter men med stærkt formindsket Lysevne. Det midlertidige Fyr er anbragt paa Fyrtaarnets Balkon.

**1101. (T). Skotland. North Carr Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(N. t. M. Nr. 687. London 1939.)

Omkring den 22. Maj d. A. ombyttes *North Carr* Fyrskib paa c.  $56^{\circ} 18' N.$   $2^{\circ} 33' W.$  midlertidig med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>.

### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

**1102. Frankrig. Saint-Malo (Chenal de la Bigne). Baake genopført.**

(A. a. N. Nr. 12/878. Paris 1939.)

Baaken *La petite Bigne* paa c.  $48^{\circ} 41',7$  N.  $1^{\circ} 58',7$  W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 11/803 1938.)

**1103. Frankrig. Ouessant Anduvning. Moléne NE. Les Trois Pierres Fyr atter tændt.**

(A. a. N. Nr. 11/879. Paris 1939.)

Fyret *Les Trois Pierrss* paa c.  $48^{\circ} 24',7$  N.  $4^{\circ} 56',8$  W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 14/1045 1939.)

**1104. England S.-Kyst. Poole Harbour. Fyr tændt. Baake opført.**

(N. t. M. Nr. 715. London 1939.)

1. Paa c.  $50^{\circ} 41' N.$   $1^{\circ} 57' W.$ ,  $0,45$  Sm  $345^{\circ}$  fra *South Haven Point* Fyr, er paa en Duc d'Albe tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.

Den sorte Spidstønde, som tidligere laa paa ovennævnte Duc d'Albes Plads, er permanent inddraget.

2. En Stangbaake med en sort, kegleformet Topbetegnelse er opført 30 m  $45^{\circ}$  fra (1).

**1105. (P). England W.-Kyst. St. Ives Bay. Godrevy Island. Godrevy Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 18. Trinity House, London 1939.)

Omkring den 2. Maj d. A. anbringes den tidligere røde Lysvinkel atter i *Godrevy* Fyr paa c.  $50^{\circ} 14' N.$   $5^{\circ} 24' W.$ , hvorefter Fyret vil lyse, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra  $22^{\circ}$  til  $101^{\circ}$ . 3. Hvidt i Pejl. fra  $145^{\circ}$  til  $272^{\circ}$ .

2. Rødt i — -  $101^{\circ}$  -  $145^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 51/3652 1938.)

**1106. (P). England W.-Kyst. Bideford Anduvning. Afmærkning forandres.**

(N. t. M. Nr. 16. Trinity House, London 1939.)

Omkring den 25. April d. A. forandres Afmærkningen, som følger:

1. *Middle Ridge* Tønde flyttes c.  $0,25$  Sm NW. efter.

2. En sort Spidstønde *Outer Pulley* udlægges c.  $0,43$  Sm  $279^{\circ}$  fra *Bideford* Bagfyr.  
c.  $51^{\circ} 04' N.$   $4^{\circ} 12' W.$

**1107. England W.-Kyst. Bristol Channel. English and Welsh Grounds. Fyrskibs og Sømærkers Plads.**

(N. t. M. Nr. 726. London 1939.)

Nedennævnte Fyrskib og Sømærker ligger nu paa følgende Pladser:

a. *English and Welsh Grounds* Fyrskib:  $51^{\circ} 26' 54'' N.$   $3^{\circ} 00' 06'' W.$

b. *NW. Elbow* Lys- og Klokketønde:  $51^{\circ} 26' 03'' N.$   $2^{\circ} 59' 58'' W.$

c. *N. Elbow* Lystønde:  $51^{\circ} 27' 08'' N.$   $2^{\circ} 57' 09'' W.$

d. *S. Middle* Lystønde:  $51^{\circ} 27' 48'' N.$   $2^{\circ} 57' 09'' W.$

e. *E. Middle* Lystønde:  $51^{\circ} 27' 57'' N.$   $2^{\circ} 54' 36'' W.$

(E. f. S. Nr. 3/208 1939.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1108. Spanien N.-Kyst. Rio Bidasoa—Cabo Ortegal. Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 6/107. San Fernando 1939.)  
Alle Fyrene paa N.-Kysten af *Spanien* mellem *Rio Bidasoa* og *Cabo Ortegal* er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 2/160 1939.)
1109. Spanien N.-Kyst. Bilbao. Taagesignal oprettet.  
(N. f. S. Nr. 14/1399. Berlin 1939.)  
I Fyrtaarnet paa Hovedet af W.-lige Bølgebryder paa c.  $43^{\circ} 20',_8$  N.  $3^{\circ} 01',_9$  W. er oprettet et Taagesignal med Sirene, 4 Stød hver  $1^m$ , Stød  $3^s$ , Pause  $1^s$ , Stød  $1^s$ , Pause  $1^s$ , Stød  $1^s$ , Pause  $1^s$ , Stød  $1^s$ , Pause  $51^s$ .
1110. Spanien N.-Kyst. Ria de Villaciosa. Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 14/1400. Berlin 1939.)  
*Punta de Tazon* Fyr paa c.  $43^{\circ} 32',_9$  N.  $5^{\circ} 24',_0$  W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver  $2,5^s$ . Synsvidde: 8 Sm.
1111. Spanien NW.-Kyst. Cabo Ortegal—Rio Miño. Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 6/109. San Fernando 1939.)  
Alle Fyrene paa NW.-Kysten af *Spanien* mellem *Cabo Ortegal* og *Rio Miño* er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 2/160 1939.)
1112. (T). Spanien NW.-Kyst. Cedeira. Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. l. N. Nr. 6/110. San Fernando 1939.)  
*Punta Promontorio* Fyr paa c.  $43^{\circ} 39',_{11}$  N.  $8^{\circ} 04',_{22}$  W. viser for Tiden hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, 4 Formærkelser hver  $17^s$ , Lys  $3,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Lys  $3,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $1,5^s$ .
1113. Spanien NW.-Kyst. Ria de Coruña. Punta Mera Ledefyr. Synsvidde forandret.  
(N. f. S. Nr. 14/1401. Berlin 1939.)  
*Punta Mera* Ledefyr paa c.  $43^{\circ} 23'$  N.  $8^{\circ} 21'$  W. har nu en Synsvidde paa 10 Sm.
1114. Spanien NW.-Kyst. Cabo Finisterre. Radiofyr forandret.  
(A. a. l. N. Nr. 6/136. San Fernando 1939.)  
*Cabo Finisterre* Radiofyr paa  $42^{\circ} 52'$  ( $56''$ ) N.  $9^{\circ} 16'$  ( $20''$ ) W. er forandret, som følger:  
Radiofrekvens:  $318,5$  kc/s ( $941,9$  m). Type: A 2. Tonefrekvens: 423 kc.  
Signalet er:
- |                                |            |
|--------------------------------|------------|
| a. Bogstaverne FI 3 Gange..... | 15 s.      |
| b. 3 lange Streger .....       | 20 s.      |
| c. Bogstaverne FI 3 Gange..... | 15 s.      |
| d. Pause.....                  | 10 s.      |
|                                | 1 m.       |
| Gentagelse af a) til c).....   | 50 s.      |
| Signalets Varighed .....       | 1 m. 50 s. |
| Pause.....                     | 4 m. 10 s. |
| Periode.....                   | 6 m.       |
- Sendetider: Under Taage uafbrudt hver  $6^m$  begyndende ved fuldt Klokkeslet. For Tiden sender Radiofyret forsøgsvis. I klart Vejr sender Radiofyret Mandag og Torsdag i hver Uge fra Kl. 0700 til Kl. 0800 som under Taage.

**1115. Portugal S.-Kyst. Olhão. Oplysning om Fyr.**

(N. f. S. Nr. 13/1312. Berlin 1939.)

Det hvide Fyr med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser, er forandret til at vise hvidt, fast Lys og samtidig flyttet til c.  $36^{\circ} 58',3$  N.  $7^{\circ} 51',8$  W., c. 250° m SSW. for Kap *Santa Maria* Fyr. De to Fyr overet danner Ledelinien for det nye Løb.

**1116. Spanien SW.-Kyst. Huelva og Cádiz. Fyr atter tændt.**

(A. a. l. N. Nr. 6/113. San Fernando 1939.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Rompido de Cartaya* c.  $37^{\circ} 12',7$  N.  $7^{\circ} 07',8$  W. *Picacho. Chipiona. Rota. Cádiz. Sancti-Petri. Trafalgar. Barbate.*

Fyrene i *Puerto de Santa Maria (Rio Guadalete).*

Lystønderne i *Puerto de Cádiz* med Undtagelse af Lystønden *La Palma*, der er inddraget.

(E. f. S. Nr. 2/160 1939.)

**1117. Marokko W.-Kyst. Larache. Fyr atter tændt.**

(A. a. l. N. Nr. 6/115. San Fernando 1939.)

Fyrene i *Larache* er atter tændt.c.  $35^{\circ} 12'$  N.  $6^{\circ} 09'$  W.

(E. f. S. Nr. 2/160 1939.)

**1118. Canariske Øer. Fyr atter tændt.**

(A. a. l. N. Nr. 6/114. San Fernando 1939.)

Alle Fyrene paa *Canariske Øer* er atter tændt med Undtagelse af *Punta Fuen-caliente* Fyr (*Isla de Palma*) paa c.  $28^{\circ} 26',5$  N.  $17^{\circ} 50',3$  W., der er ødelagt.

(E. f. S. Nr. 2/160 1939.)

**1119. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbour og Anduvning. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 673 og 695. London 1939.)

1. En sort Lys- og Fløjtetønde „No. 5“, der viser grønt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, er udlagt paa c.  $42^{\circ} 23'$  N.  $70^{\circ} 52'$  W., 1,1 Sm 22° fra *The Graves* Fyr.

2. Lys- og Fløjtetønde „I. A.“ c. 0,25 Sm S. for (1) er permanent inddraget.

3. Lys- og Klokketønde „No. 2“ er flyttet c. 0,08 Sm S. efter og ligger nu 2,2 Sm 277° fra *The Graves* Fyr.

4. Lystønde „No. 1“ c. 0,25 Sm S. for (3) er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>.

5. En sort Lys- og Klokketønde „No. 1“, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, er udlagt 2,5 Sm 93° fra *The Graves* Fyr.

6. En sort Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, er udlagt paa c.  $42^{\circ} 22'$  N.  $70^{\circ} 55'$  W., 1,9 Sm 287° fra *The Graves* Fyr.

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****1120. Colombia N.-Kyst. Morrosquillo Bugt. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 11/046. Washington 1939.)

Nedennævnte nye Fyr er tændt i *Morrosquillo* Bugt:

a. Paa *Isla Fuerta* paa c.  $9^{\circ} 24'$  N.  $76^{\circ} 11'$  W. et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 9,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>. Flammens Højde: 41 m. Synsvidde: c. 18 Sm.

b. Paa Toppen af Koleanlæget ved *Covenas* paa  $9^{\circ} 24'$  (25") N.  $75^{\circ} 42'$  (35") W. et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: c. 14 Sm.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 19. April 1939.

Nr. 16.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugenlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

### 1158. Sverige S.-Kyst. Ystad. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 15/1006. Stockholm 1939.)

1. *Ystad, inre* Fyr paa c.  $55^{\circ} 25',_7$  N.  $13^{\circ} 49',_6$  E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $1,5^s$ . Lys  $0,75^s$ , Mørke  $0,75^s$ . Lysevnen er betydelig forøget.

2. Lysevnen i *Ystad, yltre* Fyr paa c.  $55^{\circ} 25',_4$  N.  $13^{\circ} 49',_5$  E. er forøget, saaledes at Synsvidden nu er 10 Sm.

(E. f. S. Nr. 16/1178 og 47/3328 1938. Kort Nr. 188, 180 og 181. Danske Lods Side 421.)

### 1159. Sverige S.-Kyst. Karlskrona. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 15/1005. Stockholm 1939.)

1. En Stage og en Stage med Kost er udlagt tæt ved Siden af hinanden paa  $56^{\circ} 09',_{28}$  N.  $15^{\circ} 37',_{30}$  E., NW. for *Skallholmen* Landgrund.

2. Stagen med Kost paa  $56^{\circ} 09',_{20}$  N.  $15^{\circ} 37',_{30}$  E. er permanent inddraget.

### 1160. Sverige E.-Kyst. Vievassen. Sømærker udlagt.

(U. f. s. Nr. 15/1004. Stockholm 1939.)

I *Djupsundet* er udlagt følgende nye Sømærker:

1. En Stage med Kost paa  $57^{\circ} 53',_{55}$  N.  $16^{\circ} 42',_{85}$  E., ved Løbets E.-Side.

2. En Stage paa  $57^{\circ} 53',_{53}$  N.  $16^{\circ} 42',_{83}$  N., ved Løbets W.-Side.

3. En Stage med Kost i *Vievassen* paa  $57^{\circ} 54',_{00}$  N.  $16^{\circ} 42',_{05}$  E., S. for *Toungredsgrundet*.

### 1161. (T). Sverige E.-Kyst. Indsejlingsrenden til Nyköping. Duc d'Albe odelagt.

(U. f. s. Nr. 15/1003. Stockholm 1939.)

Den sort- og hvidmalede Duc d'Albe paa  $58^{\circ} 44',_{46}$  N.  $17^{\circ} 01',_{37}$  E. i *Stadsfjärden* ved S.-Siden af Indsejlingsrenden er ødelagt. Duc d'Albens Plads er midlertidig afmærket med en Stage.

### 1162. Sverige. Stockholm Skærgaard. Tröskeln Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 15/1002. Stockholm 1939.)

Lystønden *Tröskeln* paa c.  $59^{\circ} 40'$  N.  $19^{\circ} 50'$  E. er atter udlagt paa Station.

E. f. S. Nr. 13/949 1939.)

1163. Sverige. Öregrund Skærgaard. Getryggen Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 15/1000. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Getryggen* paa c. 60° 12' N. 18° 48' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 5/323 1939.)
1164. Finland. Skärgårdshavet. Abo Skærgaard. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 10/350. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Rautakallio (Järngrundet)* c. 60° 24' N. 22° 09' E. *Kaveppakari (Köpmansgrund)*.  
(E. f. S. Nr. 4/252 1939.)
1165. Letland. Riga Bugt. Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 4/12. Riga 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Ainazi Ledefyr* og *Fyret* paa *Ainazi Bølgebryder*. c. 57° 52' N. 24° 21' E. *Salacgriva* c. 57° 45' N. 24° 21' E. *Kurmragis* c. 57° 33' N. 24° 22' E. *Skulle* Havnefyr c. 57° 19' N. 24° 24' E.  
(E. f. S. Nr. 7/478 1939.)
1166. Letland. Riga Bugt. *Daugavgriva* Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 4/11. Riga 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Daugavgriva* paa c. 57° 05' N. 23° 59' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/479 1939.)

(Se Tillæg.)

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

1167. (T). Danmark. Sundet. Flinterenden. Opmaalingsvagere udlægges midlertidigt.  
Fra den 25. April d. A. kan der forventes udlagt Opmaalingsvagere i *Flinterenden* paa Strækningen mellem Sømærkerne *Saltholm S.*, sort Spidstønde med 3 Balloner, paa 55° 34' 30" N. 12° 47' 42" E. og *Saltholm E.*, sort Spidstønde med 1 Ballon, paa 55° 36' 23" N. 12° 52' 04" E. Opmaalingsvagerne er sorte Stager med Flag og er Skibsfarten uvedkommende.
1168. Sverige. Sundet. Borstahusen. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 15/1071. Stockholm 1939.)  
*Borstahusen* Fyr paa c. 55° 54' N. 12° 48' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 15/1088 1939.)
1169. Sverige. Sundet. Barsebäck Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 15/1015. Stockholm 1939.)  
Lysevnen i *Barsebäck*: hvide, røde og grønne Vinkelfyr paa c. 55° 45',<sub>1</sub> N. 12° 54',<sub>2</sub> E. er betydelig forøget. Synsvidden er for alle tre Lys 9 Sm.  
(E. f. S. Nr. 16/1206 og 47/3342 1938. Kort Nr. 132 og 130. Danske Lods. Side 286.)
1170. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ferne Klint. Vragts Plads.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/1030 1939 meddeles, at Vraget af Motor-galeasen *Clara* ligger sunket i 2,<sub>8</sub> m Vand paa 55° 11' 20" N. 11° 18' 50" E. Mindste Dybde over Vraget er 0,<sub>6</sub> m, men Klyverbommen flyder i Vandoverfladen, fastgjort i Vraget med Wire og Kæde. En Vragvager med 1 grønt Flag ligger c. 10 m S. for Vraget.  
(E. f. S. Nr. 14/1030 1939.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1171. Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.  
Fra den 10. Maj d. A. vil der i c. 3 Maaneder blive afholdt Torpedoskydning fra Torpedostationen ved *Bramsnæsvig* (c.  $55^{\circ} 42',7$  N.  $11^{\circ} 48',0$  E.). Skydelinien strækker sig fra Torpedostationens Brohoved i Retning  $345^{\circ}$  indtil Linien E.—W. gennem *Kongsøre Næbbe*, og er markeret ved udlagte Bøjer og Flaader. Paa Flaaderne vil der som Regel under Skydning befinde sig en Observationspost. Umiddelbart før en Torpedo affyres, vil der blive hejst en hvid Kugle paa en Mast paa Torpedostationens Brohoved.  
Naar Kuglen er hejst, skal der ved Navigering i Nærheden af Stationen og Skydelinien udvises Agtpaagivenhed med Hensyn til Torpedobaner samt drivende Torpedoer. Kuglen nedhales, naar den udskudte Torpedo er bjerget.  
Naar Skibe og større Fartøjer befinder sig i Skydelinien, vil Skydning paa Afstande, der kan medføre Fare for disse, blive indstillet.  
Skibe og større Fartøjer kommende fra *Holbæk Fjord* bør ikke nærme sig Skydelinien, saafremt Kuglen er hejst.

#### Advarsel for Fiskere.

- Opmærksomheden henledes paa, at det altid er forbundet med Risiko at arbejde med Bundredskaber inden for et Omraade, der — foruden Kystlinien fra *Kirsebærhagen* til S.-Enden af *Dragerup Skov* — har følgende Grænser:  
Mod Syd: En Linie i Retning E. gennem S.-Enden af *Dragerup Skov*.  
Mod Øst: En Linie i Retning S. fra S.-Enden af *Lindholm* indtil Skæringen med ovennævnte Linie.  
Mod Nord: En Linie fra N.-Enden af *Lindholm* til N.-Enden af *Kirsebærhagen*.  
Endvidere 150 m paa hver Side af Skydelinien i Retningen  $345^{\circ}$  fra Torpedostationens Brohoved indtil E. for *Kongsøre Næbbe*.  
N B. Marineministeriet paatager sig ikke nogetsomhelst Erstatningsansvar for Skade, der forvoldes Fiskeres Garn og andet Materiel under Fiskeri paa det paagældende Areal.  
Tidligere udstedte Bekendtgørelser vedrørende Torpedoskydning ved *Bramsnæsvig* ophæves.  
(Kort Nr. 116. Danske Lods, Side 194.)

1172. (T). Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget. Besejlingsdybden over Barren ved *Mariager Fjord* er midlertidig nedsat til  $4,88$  m (16 Fod *engelsk*).  
c.  $56^{\circ} 43'$  N.  $10^{\circ} 21'$  E.  
(Havnelods, Side 136.)

1173. Danmark. Kattegat. Sæby NE. t. E. Oplysning om Vrag.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/1017 1939 meddeles, at Vraget af Stenfiskerfartøjet *Ormen 2* ligger sunket i 24 m Vand paa  $57^{\circ} 25'$  ( $11''$ ) N.  $10^{\circ} 41'$  ( $25''$ ) E. Mindste Dybde over Vraget er 19 m. En grøn Netbøje er fastgjort i Vraget.  
(E. f. S. Nr. 13/1017 1939. Kort Nr. 101, 100 og 92.)

1174. Sverige. Kattegat. Tylögrundet. Sømærke udlagt.  
(U. f. s. Nr. 15/1016. Stockholm 1939.)  
En sort Stage med hvidt Bælte er udlagt paa  $56^{\circ} 38',36$  N.  $12^{\circ} 42',63$  E., E. for *Tylögrundet*.  
(E. f. S. Nr. 10/726 1939. Kort Nr. 102 og 100. Danske Lods, Side 228.)

1175. Sverige. Skagerrak. Grebbestad S. Afmærkning forandret.  
(U. f. s. Nr. 15/1019. Stockholm 1939).  
1. En rød Staugbaake med en Kost over en Trekant med nedadvendt Spids er rejst paa Skæret *Branneflu* paa  $58^{\circ} 40',10$  N.  $11^{\circ} 15',75$  E. ved Løbet til *Grebbestad NE.* om *Otterö*.  
2. Stagen med Kost W. for *Branneflu* paa  $58^{\circ} 40',10$  N.  $11^{\circ} 15',68$  E. er permanent inddraget.



## 1176. Sverige. Skagerrak. Svartskärsgrund. Fast Sømærke genopført.

(U. f. S. Nr. 15/1920. Stockholm 1939.)

Det faste Sømærke paa *Svartskärsgrund* paa c.  $58^{\circ} 40',_5$  N.  $11^{\circ} 10',_8$  E. er genopført.

(E. f. S. Nr. 50/3373 1938.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1177. (T). Tyskland. Elben. Opmaalingsmærker.

(N. f. S. Nr. 15/1520. Berlin 1939.)

I *Elbmundingen* vil der i Tiden fra Midten af April til Midten af Juni d. A. blive opført forskellige Opmaalingsmærker samt udlagt flere Havopmaalingsbøjer.

Mærkerne, der ingen Betydning har for Skibsfarten, inddrages uden nærmere Meddelelse.

## 1178. Holland. Scheveningen N. Wassenaarsche slag. Lystønde inddraget.

(B. a. Z. Nr. 83/1049. 's-Gravenhage 1939.)

Den røde Lystønde, der midlertidig var udlagt paa c.  $52^{\circ} 09',_7$  N.  $4^{\circ} 15',_1$  E., 3,3 Sm  $352^{\circ}$  fra *Scheveningen* Fyr, er atter inddraget.

(E. f. S. Nr. 5/344 1939.)

## 1179. England. Themsen Munding. Lystønder forandret.

(N. t. M. Nr. 22. Trinity House, London 1939.)

Nedennævnte Lystønder er forandret, som følger:

1. *East Spile* Lystønde paa c.  $51^{\circ} 28'$  N.  $0^{\circ} 57'$  E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ .

2. *West Oaze* Lystønde paa c.  $51^{\circ} 29'$  N.  $0^{\circ} 57'$  E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $1^s$ .

(E. f. S. Nr. 12/885 1939.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

## 1180. (T). Frankrig. Cherbourg. Passe Est. Spærringer udlagt.

(A. a. N. Nr. 13/955. Paris 1939.)

En Bomspærring er udlagt i *Passe Est*. c.  $49^{\circ} 40'$  N.  $1^{\circ} 35'$  W.

## 1181. Frankrig. Bréhat Anduvning. Baake genopført.

(A. a. N. Nr. 13/962. Paris 1939.)

Baaken *Moguedhier* paa c.  $48^{\circ} 50',_5$  N.  $3^{\circ} 03',_6$  W. er genopført.

(E. f. S. Nr. 11/805 1939.)

## 1182. (P). Frankrig. Le Trieux. Grand Chenal Ledefyr. Bagfyr Bodic forandres.

(A. a. N. Nr. 13/952. Paris 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres Bagfyret *Bodic* paa c.  $48^{\circ} 48',_8$  N.  $3^{\circ} 05',_5$  W. til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $1,5^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $0,5^s$ . Synsvidde: 15 Sm.

## 1183. Engelske Kanaløer. Guernsey. Platte Rock. Baake genopført. Fyr atter tændt.

(N. t. M. Nr. 761. London 1939.)

*Platte Rock* Fyrbaake paa c.  $49^{\circ} 29'$  N.  $2^{\circ} 30'$  W. er genopført og Fyret atter tændt.

(E. f. S. Nr. 16/1314 1937.)

1184. **Engelske Kanaløer. Guernsey. St. Peter's Port Anduvning. Baake genopført.**  
(N. t. M. Nr. 760. London 1939.)  
Baaken paa *Longue Pierre* paa c. 49° 25' N. 2° 32' W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 7/559 1937.)
1185. **England W.-Kyst. Bristol Channel. East Nash Tønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 19. Trinity House, London 1939.)  
Paa Grund af Tilsanding ved E.-Enden af *Nash Sand* er Tønden *East Nash* flyttet  
c. 0,1 Sm SE. efter og ligger nu 0,61 Sm 271½° fra *Nash* Bagfyr.  
c. 51° 24' N. 3° 34' W.
1186. (T). **England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Fyr- og Klokkebaad ombyttes midlertidig.**  
(N. t. M. Nr. 20. London 1939.)  
Omkring den 10. Maj d. A. ombyttes *Lune Fyr-* og *Klokkebaad* paa c. 53° 57' N. 3° 08' W. uden nærmere Meddelelse midlertidig med en sort og hvid, lodret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Tønden udlægges 3,85 Sm 260½° fra *Wyre Fyr*.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1187. **Frankrig. Concarneau. La Croix Forfyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 13/958. Paris 1939.)  
Forfyret *La Croix* paa c. 47° 52',2 N. 3° 55',1 W. viser nu hvidt Lys i Pejlinger fra 3° til 93°, iøvrigt formørket.
1188. **Frankrig. Concarneau. Le Cochon Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 13/964. Paris 1939.)  
Paa c. 47° 51',5 N. 3° 55',6 W. er tændt et nyt Fyr, *Le Cochon*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mærke 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8,6 m. Synsvidde: 13 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Rødt Taarn. Fyret lyser, som følger:  
a. Hvidt i Pejl. fra 352° til 48°. c. Rødt i Pejl. fra 205° til 352°.  
b. Grønt i — — 48° - 205°.  
Fyret er ubevogtet.
1189. **Frankrig. Île Haedik. Tønde udlagt.**  
(A. a. N. Nr. 13/950. Paris 1939.)  
En hvid Spidstønde er udlagt 1700 m 5° fra *Haedik* Semafor, der er beliggende paa c. 47° 20',5 N. 2° 52',8 W.  
(E. f. S. Nr. 9/667 1939.)
1190. **Frankrig. Pertuis Breton. Fyr atter tændt.**  
(A. a. N. Nr. 13/960. Paris 1939.)  
Fyret *Les Baleineaux (Haut Banc du Nord)* paa c. 46° 15',9 N. 1° 35',2 W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 11/815 1939.)
1191. **Spanien SW.-Kyst. Broa de Sanlúcar de Barrameda. Fyr tændt. Afmærkning genudlagt.**  
(A. a. l. N. Nr. 6/134. San Fernando 1939.)  
Fyrbelysningen og Afmærkningen i *Guadalquivir* er atter normal med Undtagelse af, at Lystønde No. 2 ved *Salmedina Bank* (c. 36° 45',, N. 6° 28',9 W.) stadig er slukket, samt at Lystønderne Nr. 3, 6 og 13 ikke er genudlagt.  
(E. f. S. Nr. 2/160 1939.)

**1192. Afrika W.-Kyst. Levrier Bugt. Oplysning om Afmærkning og Dybde.**

(N. t. M. Nr. 780. London 1939.)

1. En Spidstønde er udlagt paa c. 20° 54' N. 17° 03' W., 1,0 Sm 147° fra *Port Etienne* faste Fyr.

2. Spidstønder er udlagt i nedennævnte Afstande og Retninger fra *Cape Blanco* Fyr, der er beliggende paa c. 20° 46' N. 17° 03' W.:

a.	En rød Spidstønde	—	0,65	Sm 113°.
b.	-	—	0,7	Sm 147½°.
c.	-	—	5,23	Sm 218°.
d.	-	sort	2,65	Sm 158½°.
e.	-	—	4,3	Sm 178°.
f.	-	—	5,65	Sm 195½°.

3. Dybden rapporteres at være aftaget 5,9 Sm 97° fra *Port Etienne* faste Fyr.

Dybden rapporteres at være aftaget 3,5 Sm 185° fra *Cape Blanco* Fyr.

Dybder paa 11,8 m rapporteres at være fundet 6,6 Sm 208° fra *Cape Blanco* Fyr.

4. En rød Spidstønde er udlagt 12,5 Sm 195° fra *Cape Blanco* Fyr.

**1193. Afrika W.-Kyst. Gabon Floden. Oplysning om Afmærkning.**

(N. t. M. Nr. 740. London 1939.)

1. Lystønden paa c. 0° 23' N. 9° 26' E., 0,73 Sm 245° fra Blinkfyret paa *Libreville* S.-lige Mole, er ombyttet med en sort Spidstønde med cylindrisk Topbetegnelse.

2. Lystønden paa c. 0° 23' N. 9° 20' E., ved NW.-Enden af *Butterfly Bank*, er ombyttet med en rød Stumpstønde.

3. Lystønden paa c. 0° 25' N. 9° 17' E., ved Indløbet til *Penelope Pass*, er blevet forsynet med en rød, kegleformet Topbetegnelse.

4. Lystønden paa c. 0° 24' N. 9° 18' E., ved NE.-Enden af *Mouche Bank*, er blevet forsynet med en rød, kegleformet Topbetegnelse.

5. Lys- og Klokketønden paa c. 0° 22' N. 9° 23' E., ved SE.-Enden af *SE. Banks*, er blevet forsynet med en sort, cylindrisk Topbetegnelse.

**1194. Afrika W.-Kyst. Cape Lopez Bugt. Prince Bay. Lystønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 732. London 1939.)

Lystønden paa c. 0° 36' S. 8° 49' E., c. 7 Sm 76° fra *Cape Lopez* Fyr, er ombyttet med en rød Lystønde med rød, kegleformet Topbetegnelse, og som viser grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.

**1195. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbour. Radiofyr Tønde udlagt til Forsøg.**

(N. t. M. Nr. 775. London 1939.)

En rød Tønde *No. 10* med lodret Antenne er forsøgsvis udlagt paa c. 42° 21' N. 70° 57' W., 0,63 Sm 64° fra *Deer I.* Fyr. Radiofrekvens: 310 kc/s (967,7 m). Signalet, der afgives uafbrudt hver 15<sup>s</sup>, bestaar af Grupper paa 5 Streger.

Den normale Rækkevidde er c. 4 Sm. Rapportier om Observationer med Opgivelse af de Afstande, hvori der er opnaaet Pejlinger, bedes sendt til *The Superintendent of Lighthouses, 37, Marginal Street, Chelsea, Mass.*

**1196. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Patapsco Floden Indløb. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 757. London 1939.)

Lys- og Klokketønden paa c. 39° 09' N. 76° 21' W., c. 2,6 Sm 88° fra *Seven Foot Knoll* Fyr, er ombyttet med en rød Klokketønde „*No. 2*“, der er forsynet med Reflektorer.

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****1197. Karaibiske Hav. St. Andrew Island. Courtown Cays. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 756. London 1939.)

*Courtown Cays* Fyr paa c. 12° 24' N. 81° 28' W., paa *Middle Cay*, er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup> til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 14<sup>s</sup>.

## 1198. Chile. Puerto Quellon. Grunde.

(N. t. M. Nr. 741. London 1939.)

Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Roca-Aguja*, der er beliggende paa c.  $43^{\circ} 14' S.$   $73^{\circ} 39' W.$ :

- a. En Grund med 2,7 m Vand (Klippe) — 0,20 Sm  $202^{\circ}$ .  
 b. - - - - - 2,3 m — (Klippe) — 0,43 Sm  $193^{\circ}$ .  
 c. - - - - - 5,5 m — 0,68 Sm  $192^{\circ}$ .

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

## 1199. Italien. Adriaterhavet. Triest Bugt. Duino Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 739. London 1939.)

Duino Fyr paa  $45^{\circ} 46' (30'') N.$   $13^{\circ} 36' (00'') E.$  er forandret fra at vise hvidt og grønt, fast Lys til at vise hvidt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ . Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 5 Sm for grønt Lys.

## 1200. Italien. Adriaterhavet. Arsa Channel. San Antonio. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 749. London 1939.)

Det grønne, faste Fyr paa c.  $45^{\circ} 01' N.$   $14^{\circ} 03' E.$  er forandret til at vise grønt Et-Blink hver  $3^s$ .

## 1201. Italien. Adriaterhavet. Arsa Channel. Bonazza Cove. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 749. London 1939.)

Det grønne Blinkfyr paa c.  $45^{\circ} 00' N.$   $14^{\circ} 03' E.$  er forandret til at vise grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ .

## 1202. Grækenland. Cefalonia. Cape Sarakinico (Poro). Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 43 (16). Athen 1939.)

Paa *Cape Sarakinico* er paa c.  $38^{\circ} 09',0 N.$   $20^{\circ} 47',9 E.$ , c. 35 m fra Kysten, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 9 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra  $64^{\circ}$  til  $345^{\circ}$ .

## 1203. Tyrkiet. Dardanellerne. Kumkale Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 81.1. Istanbul 1939.)

Kumkale Fyr paa c.  $40^{\circ} 00' N.$   $26^{\circ} 13' E.$  er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$  til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ . Iøvrigt uforandret.

## 1204. Tyrkiet. Dardanellerne. Nagara Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 81/2. Istanbul 1939.)

Nagara Fyr paa c.  $40^{\circ} 12' N.$   $26^{\circ} 25' E.$  er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$  til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ . Iøvrigt uforandret.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 1205. Arabiske Hav. Masira Channel. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 765. London 1939.)

Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Notched Peak, Masira Island*, der er beliggende paa c.  $20^{\circ} 15' N.$   $58^{\circ} 40' E.$ :

- a. 5,0 m — 6,45 Sm  $172^{\circ}$ .  
 b. 5,0 m — 6,80 Sm  $198^{\circ}$ .  
 c. 5,0 m — 7,20 Sm  $216^{\circ}$ .  
 d. 4,1 m — 5,85 Sm  $238^{\circ}$ .  
 e. 5,0 m — 5,15 Sm  $257^{\circ}$ .  
 f. Skær med under 1,8 m — 4,60 Sm  $307^{\circ}$ .  
 g. 3,2 m — 5,95 Sm  $337^{\circ}$ .  
 h. 2,3 m — 9,50 Sm  $359^{\circ}$ .

1206. Arabiske Hav. Oman Bugt. Muscat Island. Fyrs Synsvidde.  
(N. t. M. Nr. 766. London 1939.)  
Det hvide Blinkfyr paa  $23^{\circ} 37' (40'')$  N.  $58^{\circ} 36' (00'')$  E. har en Synsvidde paa 16 Sm.
1207. Sydafrika. Port Elizabeth. Luftfyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 768. London 1939.)  
Paa c.  $33^{\circ} 59' S.$   $25^{\circ} 37' E.$ ,  $1,43$  Sm  $195^{\circ}$  fra *Port Elizabeth* hvide og røde Fyr med Formærkelser, er tændt et Luftfyr, der viser rødt Gruppe-Blink. Flammens Højde: 80 m.
1208. Bengalske Bugt. Cuddalore. Vrag findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 769. London 1939.)  
Det farlige Vraggoods, der var rapporteret at ligge paa c.  $11^{\circ} 42' N.$   $79^{\circ} 47' E.$ ,  $0,85$  Sm  $130^{\circ}$  fra *Cuddalore* Fyr, eksisterer ikke.  
(E. f. S. Nr. 13/1001 1939.)
1209. Bengalske Bugt. Mergui Øhav. Loughborough Passage. Grund.  
(N. t. M. Nr. 770. London 1939.)  
En Grund (Klippe) med  $3,7$  m Vand er fundet paa c.  $10^{\circ} 32' N.$   $97^{\circ} 56' E.$ ,  $5,2$  Sm  $357^{\circ}$  fra *Paps* 439 m Høj paa *Loughborough Island*.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1210. Annam. Kam Rauh Bugt. Forbudte Omraader og Ankerplads.  
(N. t. M. Nr. 781. London 1939.)  
Grænserne for forbudt Ankerplads:  
En Linie fra *Da Nau Rock* i Retningen  $117^{\circ}$  til Kysten ved *Mui Hon Lan* og i Retningen  $147^{\circ}$  til Kysten ved *Kam Rauh Point*.  
En Linie fra *Mui Hon Lan* Fyr i Retningen  $150^{\circ}$  til *Mui Nam* og fra et Punkt  $1,15$  Sm  $228^{\circ}$  fra *Mui Hon Lan* Fyr i Retningen  $132\frac{1}{2}^{\circ}$  til *Tagne Island*.
1211. Filippinerne. Cuyo Islands W. Banke.  
(N. t. M. Nr. 771. London 1939.)  
En Banke med  $18,3$  m Vand rapporteres at ligge paa c.  $11^{\circ} 02' N.$   $120^{\circ} 29' E.$ ,  $14,6$  Sm  $285^{\circ}$  fra Toppen af *Lubik Island*.
1212. Japan. Hokkaido. Wakkanai Ankerplads. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 755. London 1939.)  
Dybden rapporteres at være aftaget mellem Punkterne  $0,51$  Sm  $216^{\circ}$  og  $0,64$  Sm  $189^{\circ}$  fra *Wakkanai* røde Blinkfyr.  
c.  $45^{\circ} 25' N.$   $141^{\circ} 41' E.$
1213. W.-Australien. Fremantle Anduvning. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 783. London 1939.)  
Den røde Spidstønde paa c.  $31^{\circ} 59' S.$   $115^{\circ} 34' E.$ , c.  $1,0$  Sm  $84^{\circ}$  fra *Bathurst Point* Fyr, som tidligere afmærkede *Kingston Spit*, er permanent inddraget.
1214. Australien. Queensland. Moreton Island. Fyrbelysning forandret.  
(N. t. M. Nr. 743. London 1939.)  
1. Paa *North Point* er paa c.  $27^{\circ} 02' S.$   $153^{\circ} 28' E.$ ,  $0,84$  Sm  $315^{\circ}$  fra *Cape Moreton* Gruppe-Blinkfyr, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 14 Sm. Firkantet Fyrhus med hvid Fyrlanterne. Fyret lyser, som følger:  
a. Hvidt i Pej. fra  $104^{\circ}$  til  $192^{\circ}$ .      d. Rødt i Pej. fra  $258^{\circ}$  til  $276^{\circ}$ .  
b. Rødt i — -  $192^{\circ}$  -  $244^{\circ}$ .      e. Hvidt i — -  $276^{\circ}$  - Kysten.  
c. Hvidt i — -  $244^{\circ}$  -  $258^{\circ}$ .  
Fyret er ubevogtet.  
2. *Yellow Patch* Fyr c.  $0,25$  Sm SW. for (1) er nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 6/460 1939.)

## 1215. New Guinea. Vitiaz Stræde. Grund.

(N. t. M. Nr. 772. London 1939.)

En Grund med 5, m Vand rapporteres at ligge paa c.  $5^{\circ} 46' S$ .  $147^{\circ} 43' E$ ., 21,7 Sm  $63^{\circ}$  fra *Teliuta Point*.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1216. Grønland. Færingehavnen. Fyraftgift.

(Meddelelse fra Statsministeriet. Grønlands Styrelse, den 15. Marts 1939.)

Til delvis Dækning af de med Oprettelsen og Driften af Fyr ved *Færingehavnen* i *Grønland* forbundne Udgifter betales der af hvert Skib paa mindst 5 Netto Registertons, som benytter Havnen, en Statskassen tilfaldende Afgift paa 10 Kr. pr. Sæson. Denne Afgift forfalder ved det paagældende Skibs første Anløb i en Sæson.

## 1217. Sverige. Sundet. Malmö. Radiotelefonstation.

(U. f. s. Nr. 10/736. Stockholm 1939.)

En Radiotelefonstation, aaben for almindelig Trafik, er oprettet paa c.  $55^{\circ} 34',9 N$ .  $13^{\circ} 00',3 E$ . Kaldesignal: SDP. Kyststationen, som er indrettet for Telefoni, holder Vagt hele Døgnet paa Frekvensen 1650 kc/s samt paa Frekvensen 3110 kc/s mellem Kl. 0700—2300 G. M. T. Mellem Kl. 2300—0700 G. M. T. holder Stationen Vagt i 3 Min. umiddelbart efter Trafiklisterne ligeledes paa Frekvensen 3110 kc/s.

Stationen svarer og sender sin Trafik paa 2702 kc/, paa hvilken Frekvens ligeledes Trafiklisterne udsendes, idet de begynder 3 Min. før hver ulige Time (G. M. T.). Skibe skal sende deres Trafik paa Frekvensen 3110 kc/s.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller  
Bogs Nr.

*England:*

- N 3066 Argentina. — Quequen to Rio Negro.  
Limits. — Lat.  $38^{\circ} 25' - 41^{\circ} 30' S$ .  
Long.  $57^{\circ} 28' - 63^{\circ} 35' W$ .
- R 183 Marocco. — Tetuan bay.
- † 955 Inner fiords between Roode and Molde.
- † 2240 Approach to Grundar and Kolgrafa fiords.
- † 3488 Eya fiord.
- † 2216 Gjenner fiord.
- † 3503 Gulf of Danzig, western part.
- † 63 France. — Isles Chausey.
- N 3865 Cuba, eastern sheet.  
Limits. — Lat.  $19^{\circ} 38' - 22^{\circ} 30' N$ .  
Long.  $73^{\circ} 39' - 78^{\circ} 17\frac{1}{2}' W$ .
- N 42 B. North Pacific, gnomonic chart. Curves for obtaining true bearings of San Francisco.
- N 2151 River Thames. Broadness to Mucking flats.
- R 302 Anchorages in Gulf of Tartary.
- R 105 Tasmania. — Port Hobart.
- R 1371 China Sea. — Anamba islands.
- R 2244 Anamba islands (north-eastern group.).
- † 1301 Plans on the coast of Chile.
- † 3573 Plans on the coast of Chile.
- † 2093 Chile. — Iquique.
- † 3797 Cuba. — Cabo Maysi to Bahia Daiquiri.
- † 3798 Bahia Daiquiri to Ensenada de Mora.
- † 428 Anchorages on north coast of Cuba.
- T Supplement No. 3 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. II.

- T *Sverige:*  
Tillæg 1939 til Svensk Lots, Del I—V.
- T *Finland:*  
Tillæg Nr. 2 til Fyrar vid Finlands kuster.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1218. *Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib genudlagt.*  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 5/325 1939.)
1219. *Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.*  
(Telegram fra Lods-kontoret i Oulu.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Marjamiemi* c. 65° 02' N. 24° 34' E. *Ulkokalla. Tankar.*  
(E. f. S. Nr. 4/247 1939.)

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

1220. (T). *Sundet. Helsingør-Hälsingborg. Midlertidig Afmærkning af Nivellements-kabel. Advarsel.*  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/962 1939 meddeles, at der under det hydrostatiske Nivellement mellem *Helsingør* og *Hälsingborg* i Tiden fra c. 21. April til c. 6. Maj d. A. udlægges 2 sorte Lystønder, som viser grønt Blink, i Kabellinien paa *dansk Territorium*.  
(E. f. S. Nr. 13/962 1939.)
1221. (T). *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
Ved Opmaalingen den 18. April d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 5,7 m i Midten af Renden og 5,5 m i W.-Siden af Renden.  
c. 54° 52' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.  
(E. f. S. Nr. 11/791 1939.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1222. *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal atter i Virksomhed.*  
Taagesignalet med Gongong ved Fyret paa Hovedet af Mellemarmens N.-Mole er atter i Virksomhed.  
c. 56° 09' N. 10° 14' E.  
(E. f. S. Nr. 15/1157 1939.)
1223. *Danmark. Kattegat. Moselgrund Lys- og Fløjtetønde. Oplysning om Plads.*  
Efter en fornylig foretagen Bestemmelse af Lys- og Fløjtetønden *Moselgrund*s Beliggenhed er Pladsen 56° 03' (09") N. 10° 51' (08") E. i 25, m Vand, c. 350 m SSW. for den i Kortet angivne Plads.  
(Kort Nr. 112, 103, 100, 125 og 180. Fyr-Fort. Nr. 162.)

1121. **Venezuela. Margarita Island W. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 12/720. Washington 1939.)  
En Grund med en mindste Dybde af 6,1 m rapporteres at ligge paa c. 11° 00' N. 64° 26' W., 3,8 Sm 228° fra *Morro del Robledar Fyr*. — Grunden bliver nærmere undersøgt.
1122. **Bahama Øerne. Long Island. Clarence Harbour NE. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 12/714. Washington 1939.)  
a. En Grund med 8,2 m Vand rapporteres at ligge paa c. 23° 09' N. 74° 54½' W., c. 4,5 Sm 54° fra *Clarencetown Fyr*.  
b. En Dybde paa 9,1 m tæt NE. for (a) c. 5 Sm 55° fra det i (a) nævnte Fyr.
1123. **(P). Cuba. Cape Maysi E. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 11/642. Washington 1939.)  
Under en Opmaaling paa Strækningen mellem Pladserne *Cape Maysi Fyr* i Pejling 258°, Afstand 5,8 Sm og samme Fyr i Pejling 263°, Afstand 5,75 Sm paa Kursen S. aftog Dybderne pludselig fra 457 m til 91 m til 18 m. Mindste Dybde, der fandtes, var 8,2 m i Pejling c. 260°. Ved en Kontrolundersøgelse<sub>2</sub> erholdtes samme Resultat. En Dybde paa 115,5 m fandtes med Haandlod. Højde;  
L.  
Stedet vil blive nærmere undersøgt.  
20° 15' (45") N. 74° 02' (30") W.
1124. **Haiti. Saona Island S. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 11/645. Washington 1939.)  
Med Ekkolod fandtes paa 18° 02' 24" N. 68° 38' 36" W. en Dybde af c. 90 m. Ved fortsat Sejlads paa Kurs 59° for 1 Sm erholdtes en Dybde af c. 35 m og c. 4,25 Sm 221½° fra *Point Cana Fyr* fik man c. 12 m.
1125. **Virgin Islands. Charlotte Amalie. Tønde udlagt. Lystønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 12/716. Washington 1939.)  
1. En rød Tønde, *Rupert Rock 6*, er udlagt i 8,5 m Vand paa c. 18° 20' N. 64° 56' W., 84 m 286° fra *Rupert Rock Fyr*.  
2. Lystønden i Indsejlingen til *Charlotte Amalie Harbour* er permanent inddraget.
1126. **(T). Chile. Lebu—Talcahuano. Fyr ødelagt. Hjælpefyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 13/1339. Berlin 1939.)  
a. *Isla Quiriquina Fyr* paa c. 36° 36',4 S. 73° 02',7 W. er ødelagt. I Nærheden af det ødelagte Fyrtaarn er tændt et Hjælpefyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 4,8<sup>s</sup>.  
b. *Punta Tumbes Fyr* paa c. 36° 36',9 S. 73° 06',0 W. er ødelagt. I Nærheden af det ødelagte Fyrtaarn er tændt et Hjælpefyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>.  
c. *Isla Santa Maria Fyr* paa c. 36° 59' S. 73° 32' W. er ødelagt. I Nærheden af det ødelagte Fyrtaarn er tændt et Hjælpefyr, der viser hvidt, fast Lys.
1127. **(T). Chile. Punta. Topocalma Fyr ødelagt.**  
(N. f. S. Nr. 13/1340. Berlin 1939.)  
*Punta Topocalma Fyr* paa c. 34° 08' S. 72° 07' W. er ødelagt.
1128. **Equador. Guayaquil Bugt. Amortajada eller Santa Clara Island. Fyr atter normalt.**  
(N. t. M. Nr. 706. London 1939.)  
*Santa Clara Island Fyr* paa c. 3° 11' S. 80° 26' W. viser atter normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 31/2299 1938.)



- 1129. Ecuador. Manglar Alto Fyr W. Banke. Oplysning om Dybde.**  
(N. f. S. Nr. 12/1221. Berlin 1939.)  
Følgende Dybder er fundet:  
a. 18 m paa c. 1° 47' S. 81° 03' W.  
b. 12,8 m paa c. 1° 49' S. 81° 03' W.
- 1130. Ecuador. Galapagos Islands. Forskellige Oplysninger.**  
(N. t. M. Nr. 11/649. Washington 1939.)  
1. *Albemarle Point (Isabela Island)* ligger 4,5 Sm 132° fra den i Kortet angivne Plads.  
2. *Pinzon Island* (c. 0° 37' S. 90° 41' W.) antages at ligge c. 2 Sm SSW. for den i Kortet angivne Plads.  
3. Den kendelige Flagstang i *Post office Bay, Santa Maria*, eksisterer ikke mere. Med Undtagelse af *Onslow Island* er de forskellige Punkter i Land i Nærheden af denne Bugt vanskelige at skelne.
- 1131. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Treasure Island. Lystønde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 11/653. Washington 1939.)  
*Treasure Island Basin Entrance* Lystønde No. 1 paa c. 37° 49' N. 122° 22' W. er malet rød og har faaet Nummer 2 a. Fyrkarakteren er forandret til rødt Hurtig-Blink.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1132. Spanien. Gibraltar Stræde. Fyr atter tændt.**  
(A. a. l. N. Nr. 6/119. San Fernando 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Punta Paloma* c. 36° 03',7 N. 5° 43',2 W. *Tarifa. Tarifa* Hjælpefyr. *Punta Carnero. Isla Verde. Algeciras.*  
(E. f. S. Nr. 2/160 1939.)
- 1133. Spanien S.-Kyst. Fyr atter tændt.**  
(A. a. l. N. Nr. 6/121 og 6/122. San Fernando 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Punta Doncella* c. 36° 24',8 N. 5° 09',2 W. *Estepona. Marbella. Punta Calaburras. Malaga. Torre del Mar o Vélez. Torrox. Tarragona. San Feliú de Guixols.*  
(E. f. S. Nr. 2/160 1939.)
- 1134. Baleariske Øer. Fyr atter tændt.**  
(A. a. l. N. Nr. 6/133. San Fernando 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
Alle Fyrene paa *Menorca*.  
Følgende Fyr paa *Mallorca*:  
*Puerto Colóm* c. 39° 24',8 N. 3° 16',2 E. *Cabo de Pera. Isla Aucanada. Pollensa. Andraitx. Toro. Cala Figuera. Porto Pi Palma.*  
Alle Fyrene paa *Isla Formentera* og *Islote Los Puercos o Pou*.  
Følgende Fyr paa *Ibiza*:  
*Ahorcados* c. 38° 48',8 N. 1° 24',7 E. *Islote Dado Grande. Islote Botafoch. Boya del Puerto Ibiza. Ibiza* paa Hovedet af ydre Mole. *Bajo de Santa Eulalia. San Antonio. Espardell.*  
(E. f. S. Nr. 2/160 1939.)
- 1135. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isole Pontini. Zannone. Fyrs Synsvide.**  
(N. f. S. Nr. 13/1291. Berlin 1939.)  
*Zannone* Fyr paa c. 40° 58' N. 13° 03' E. har en Synsvide paa 17 Sm.

1136. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Neapel Bugt. Pozzuoli Bugt. Tenaglia. Fyrs Synsvidde.**  
(N. f. S. Nr. 13/1292. Berlin 1939.)  
*Tenaglia Fyr* paa c.  $40^{\circ} 49' N.$   $14^{\circ} 05' E.$  har en Synsvidde paa 9 Sm.
1137. **Sicilien N.-Kyst. Punta Mazzone Fyr nedlagt.**  
(N. f. S. Nr. 13/1293. Berlin 1939.)  
*Punta Mazzone Fyr* paa c.  $38^{\circ} 16',_3 N.$   $15^{\circ} 38',_0 E.$  er permanent nedlagt.
1138. **Grækenland. Patras Red. Kendelig Kuppel.**  
(N. t. M. Nr. 704. London 1939.)  
En kendelig Kuppel findes paa c.  $38^{\circ} 15' N.$   $21^{\circ} 43' E.,$   $0,_{325}$  Sm  $167^{\circ}$  fra det røde Fyr med En-Formærkelser paa SW.-Enden af den fritliggende Bølgebryder.
1139. **(T). Grækenland. Corinth Canal midlertidig lukket.**  
(N. t. M. Nr. 720. London 1939.)  
*Corinth Canal* er for Tiden lukket for Trafik og vil sandsynligvis forblive lukket indtil Begyndelsen af August d. A.
1140. **Marokko N.-Kyst. Ville Sanjurjo og Rio Martin. Fyr atter tændt.**  
(A. a. l. N. Nr. 6/120 og 6/126. San Fernando 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Cabo Quilates* c.  $35^{\circ} 17',_0 N.$   $3^{\circ} 40',_8 W.$  *Morro Nuevo. Vélez de la Gomera (Peñon).*  
*Rio Martin. Punta Almina.*  
(E. f. S. Nr. 2/160 1939.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1141. **Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Palembang Floden. Lystønder ommalet.**  
(B. a. Z. Nr. 78/976. 's-Gravenhage 1939.)  
De hvide Lystønder paa henholdsvis c.  $2^{\circ} 20',_5 S.$   $104^{\circ} 55' E.,$  N. for Øen *Pajoeng,* og c.  $2^{\circ} 24',_5 S.$   $104^{\circ} 55',_5 E.,$  S. for Øen, er nu malet hvide og sorte, vandret stribet.
1142. **Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Banka Stræde S.-lige Indløb. Grunde.**  
(B. a. Z. Nr. 73/908. 's-Gravenhage 1939.)  
Nedennævnte Grunde er fundet, som følger:  
a.  $2\frac{3}{4}$  m (Sten) paa  $3^{\circ} 08' 12'' S.$   $106^{\circ} 07' 54'' E.$   
b.  $1\frac{1}{2}$  m (Sand) —  $3^{\circ} 04' 41'' S.$   $106^{\circ} 07' 02'' E.$   
c.  $4\frac{3}{4}$  m (Sten) —  $3^{\circ} 03' 49'' S.$   $106^{\circ} 08' 06'' E.$
1143. **Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja Red. Pulle bortgravet. Lystønde inddraget.**  
(B. a. Z. Nr. 74/929. 's-Gravenhage 1939.)  
 $4,7$  m Pullen paa c.  $7^{\circ} 11',_7 S.$   $112^{\circ} 44',_3 E.$  er bortgravet og den midlertidig udlagte sorte Lystønde inddraget.  
(E. f. S. Nr. 5/381 1939.)
1144. **(P). Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Madoera Stræde. Manila reef. Fyr tændes.**  
(B. a. Z. Nr. 78/977. 's-Gravenhage 1939.)  
I Løbet af April d. A. opføres paa *Manila Reef* paa c.  $7^{\circ} 21',_6 S.$   $113^{\circ} 10',_3 E.$  en Fyrbaake, hvorpaa anbringes et Fyr, der skal vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $8^s,$  Lys  $4^s,$  Mærke  $4^s.$
1145. **Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Madoera Stræde. Farligt Omraade. Advarsel.**  
(B. a. Z. Nr. 78/978. 's-Gravenhage 1939.)  
I Omraadet indenfor en Linie gennem Punkterne a)  $7^{\circ} 25' 30'' S.$   $113^{\circ} 10' 00'' E.,$  b)  $7^{\circ} 20' 00'' S.$   $113^{\circ} 10' 00'' E.$  og c)  $7^{\circ} 20' 00'' S.$   $113^{\circ} 17' 00'' E.$  foretages Minesprængningsøvelser, hvorfor det er erklæret permanent farligt for Skibsfarten.

1146. Sunda Øerne. Flores S.-Kyst. Aemere. Anlægskaj findes ikke.  
(B. a. Z. Nr. 74/930. 's-Gravenhage 1939.)  
Anlægskajen ved *Kampong Aemere* paa c. 8° 50',<sub>4</sub> S. 120° 51',<sub>6</sub> E. eksisterer ikke mere.
1147. Sunda Øerne. Timor. Kupang. Oplysning om Fyr.  
(B. a. Z. Nr. 75/946. 's-Gravenhage 1939.)  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 7/546 1939 meddeles:  
1. Fyret paa c. 10° 09',<sub>8</sub> S. 123° 34',<sub>4</sub> E. viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 14 Sm.  
2. Fyret paa den hvide Pyramide paa c. 10° 09',<sub>5</sub> S. 123° 34',<sub>8</sub> E. viser rødt Lys med En-Formørkelser (Formørkelserne er ikke regelmæssige). Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 9 Sm.  
Begge Fyrene er tillige beregnet for Luftfarten.  
(E. f. S. Nr. 7/546 1939.)
1148. Sunda Øerne. Borneo W.-Kyst. Pedjantan W.-Kyst. Pulle.  
(B. a. Z. Nr. 73/907. 's-Gravenhage 1939.)  
En Pulle med 3½ m Vand er fundet paa 0° 07' 06" N. 107° 12' 08" E., ved W.-Kysten af *Pedjantan* (*St. Barbe*).
1149. (T). Japan. Bungo Channel. Farligt Omraade. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 691. London 1939.)  
Farlige Operationer er under Udførelse i Nærheden af Punktet 33° 06' 35" N. 132° 06' 30" E., hvorfor Søfarende advares imod at komme indenfor 0,55 Sm fra ovennævnte Plads.
1150. (T). Australien. Victoria. Port Phillip. Fyrbaake ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 693. London 1939.)  
*Prince George Bank* Fyrbaake paa c. 38° 06' S. 144° 44' E., ved NE.-Spidsen af Banken, er ødelagt.  
En Lystønde vil i den nærmeste Fremtid midlertidig blive udlagt c. 0,1 Sm E. for Fyrbaakens tidligere Plads.
1151. Fiji Islands. Rukuruku Bugt. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 724. London 1939.)  
Paa S.-Kanten af *Laukoto Lai Lai* er paa c. 16° 41' S. 178° 31' E., 0,6 Sm 323° fra *Twentyman Patch*, opført en Baake.
1152. Fiji Islands. Eva Cay. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 724. London 1939.)  
Paa SE.-Spidsen af *Eva Cay Reef* er paa 17° 30' 32" S. 177° 30' 09" E. opført en Baake.
1153. Hawai eller Sandwich Island. Puuloa. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 692. London 1939.)  
Fyret paa *Tripod Point* paa c. 21° 19' N. 157° 59' W. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>. til at vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1154. Danmark. Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien ophævet.  
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 25. Marts 1939 udsendt Bekendtgørelse om Ophævelse af Bekendtgørelse af 30. September 1937 angaaende Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i *Spanien*.  
(E. f. S. Nr. 1/73 og 13/1015 1939.)

1155. (T). Sverige. Opmaalingsarbejder 1939. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 14/935. Stockholm 1939.)

I Tiden Maj—September 1939 vil der blive foretaget Opmaalingsarbejder i nedenævnte Omraader, hvor der i den Anledning midlertidig dels vil blive opført Mærker af Træ eller Sten paa Kysterne og dels i aaben Sø udlagt Stager med eet eller flere Flag.

1. I *Bottniske Bugt* i Omraadet *Båtskärsnäs—Malören*.
2. I *Öregrund* Skærgaard.
3. I *Alandshavet* E. for *Väddö*.
4. I *Stockholm* Skærgaard.
5. I *Östergötland* Skærgaard. (Triangulering).
6. I *Småland* Skærgaard i Omraadet *Kräkelund—Hüradskär*.
7. I S.-lige *Kalmarsund*.
8. I *Bohuslän* Skærgaard i Omraadet *Hermanö—Lysekil—Uddevallu*.

Søfarende advares imod at forveksle ovennævnte Mærker med de i Kortene angivne Sømærker.

Opmaalingsfartøjer, der er sysselsat med Ekkolodning, fører det internationale Signal HD: „Jeg er i Færd med Søopmaaling; hold Dem klar af mig“.

Opmaalingsfartøjer, der er sysselsat med Tralning, fører det ovenfor nævnte Signal samt 2 Balloner paa Toppen.

Søfarende anmodes om ved passende Manøvrer at søge at undgaa at forstyrre saadanne Fartøjer samt at passere Opmaalingsfartøjer eller Motorbaade, som er sysselsatte med Tralning, med langsom Fart.

1156. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)

E. f. S. Nr. 8/625 1939 annulleres og erstattes med:

I Henhold til Art. 39 i den internationale Konvention af 31. Maj 1929 om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen sammenholdt med § 5 i Bekendtgørelse af 21. Januar 1936 om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse henstilles det til alle Damp- og Motor-skibe ved Sejlads i E.-W.-lig Retning paa *Nordatlantehavet*, at de, for saa vidt Omstændighederne tillader det, følger de Ruter, som er angivet i de af *Hydrographic Office, Washington*, udgivne *Pilot Charts*.

De nævnte Ruter er for Tiden:

Rute B: for Skibe bestemt til eller fra E.-Kysten af *De Forenede Stater*.

Rute E: for Skibe bestemt til eller fra *Halifax*.

Rute B: E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 47° W. paa 40° 30' N. Br.

W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 47° W. paa 41° 30' N. Br.

Rute E: E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 45° 25' N. Br.

W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 45° 55' N. Br.

Mulig Ændring i de anførte Ruter vil blive offentliggjort i „Efterretninger for Søfarende“.

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 Bay of Bengal Pilot.  
R 167 Fiji. — Kandavu island and passage.  
R 1266 West Indies. — Islands and banks between San Salvador and St. Domingo.  
R 2034 Gulf of St. Lawrence. — Northumberland strait.  
R 3513 Cuba. — Port Cabanas.  
R 3643 Shetland Islands. — Balta sound.  
R 1176 Bristol Channel. — Newport and Weston-super-Mare to Chepstow and Bristol.  
R 1422 Labrador.  
R 905 Fiji. — Suva harbour to Levuka.

- R 1233 Plans in the Black sea.  
 T Supplement No. 3 to North Sea Pilot, Part II.  
 T Supplement No. 1 to Mediterranean Pilot, Vol. V.  
 T Supplement No. 1 to China Sea Pilot, Vol. I.

*Tyskland:*

- N D. 1951 Grosskreiskarte des Nord-Atlantischen Ozeans.  
 R D. 7 Die Jade, Südlicher Teil.  
 N D. 48 Texel bis Cuxhaven.  
 N D. 50 Helgoland bis Horns Riff.  
 † D. 50 Deutsche Bucht (2 Blätter).

## Tillæg.

### III. Kattegat. Limfjorden og Skagerrak.

1157. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
 Taagesignalet med Gongong ved Fyret paa Hovedet af Mellemarmens N.-Mole er for Tiden ude af Virksomhed, men vil snarest atter blive bragt i Orden.  
 c. 56° 09' N. 10° 14' E.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*...og saa en*  
**Carlsberg**

**GAMLE  
eller  
HOF**

Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**  
Stiftet 1899  
Aktiekapital 8 Millioner Krøner  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY ·

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**BRONZE  
PROPELLER**  
fra  
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,  
LONDON

•

*Isørigt leveres alle Arter af:*

Skibsljæpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

KALUNDBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.  
»Maritime«

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

KOLDING

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN HØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELEGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

SVENDBORG

**J. LAURITZEN'S EFTF.**  
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERG

Telegr.-Adr.  
»Lauritzen«

Telefon: 3  
» 822

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 17

TORS DAG 27. APRIL 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTINDTÆGTEN FOR DEN DANSKE HANDELSFLAADE I 1938

Paa Grundlag af Indberetninger fra Rederierne vedrørende danske Skibes Fart paa Udlandet har man foretaget en foreløbig Opgørelse af den af danske Dampskibe og Motorskibe indtjente Bruttofragt samt Maanedsfra gten for de Skibe, der har sejlet i Timecharter for udenlandsk Regning. For en Del af Rute-farten er Beløbene beregnet, blandt andet ved Hjælp af de offentliggjorte Regnskaber, idet de detaljerede Fragtopgørelser for hver af Ruterne endnu ikke har kunnet foretages.

Opgørelsen viser, at Damp- og Motorskibene i 1938 indtjente ca. 247 Mill. Kr. i Bruttofragt og ca. 19 Mill. Kr. i Maanedsfra gten for udenlandsk Regning mod henholdsvis 277 Mill. Kr. og 19,6 Mill. Kr. i 1937. Bruttofragten var altsaa ca. 30 Mill. Kr. mindre end i 1937, medens Maanedsfra gten var af omtrent samme Størrelse som det foregaaende Aar. Foretager man en Omregning af Maanedsfra gten til Bruttofragt, bliver den samlede Fragtindtægt i udenlandsk Fart med Damp- og Motorskibsflaaden ca. 279 Mill. Kr. i 1938 mod 309 Mill. Kr. i 1937 og 215 Mill. Kr. i 1936. Opgørelsen omfatter ikke Betaling for Passagerbefordring.

Om Farten med Sejlskibe med og uden Motor foreligger ikke tilsvarende Oplysninger. Det kan antages, at saadanne Fartøjer højst har indtjent et Par Mill. Kr. i udenlandsk Fart i 1938.

### SALG AF SKIBE TIL UDLANDET

A dskilligt tyder paa, at England vil udstede Forbud mod Salg af Tonnage til Udlandet. Der er vel ikke noget at sige til, at en saadan Udvikling følger i abnorme Tider som de nuværende. Forskellige Rygter har været fremme om, at der allerede var udstedt et saadant engelsk Forbud. Baggrunden var den, at to engelske Selskaber, der for nylig har solgt ialt tre Skibe til Tyskland, under Forespørgselstimen i Underhuset fik en saadan Medfart, at andre engelske Redere sikkert vil betænke sig mange Gange, inden de sælger Skibe til Udlandet.

Handelsminister Oliver Stanley bekræftede paa en Forespørgsel fra konservativ Side, at de tre Dampere »Laleham«, »Peckham« og »Meopham« var blevet solgt til Tyskland, skønt Ministeriet paa Forespørgsel fra deres engelske Redere havde meddelt, at man vilde foretrække, at Skibene blev under engelsk Flag. Han tilføjede, at Regeringen jo har bebudet en Lov, der tillader Opkøb af Reserveskibe, men foreløbig har Ministeriet ingen Hjemmel for at forbyde Salg til Udlandet.

De to Rederier, der solgte Skibene, hedder »Alpha« og »Apex« og staar i nært Samarbejde med tildels fælles Bestyrelse. Efter Opfordring af Underhusmedlemmer, der vilde have Navnene paa Selskabernes Ledere offentliggjort, oplæste Handelsministeren Navnene paa Bestyrelsesmedlemmerne. Da det viste sig, at den ene af disse var naturaliseret britisk Statsborger, blev der spurgt, om Regeringen vilde overveje at tage Indfødsretten fra ham; herpaa blev dog ikke svaret.

»Times« betegner i en Leder de skete Salg som usømmelige, og efter alt at dømme bliver de de sidste i lange Tider.

### STATSSTØTTE TIL SVERIGES SKIBSFART

Den uhyggelige Trusel om Statsstøttens Nødvendighed rykker os unægtelig nærmere, naar det meddeles, at der er alvorlig Tale om Støtte til svensk Skibsfart. »Svenska Dagbladet« bragte forleden en Artikel »Svenska sjöfarten behöver statsmaktens stöd«, hvori der peges paa, at eftersom den britiske Handelsflaade nu skal have Subsidier, bør ogsaa Sveriges Skibsfart have Statsstøtte.

Det er den senere Tids sociale Lovgivning, særlig Loven om Arbejdstiden om Bord, som skaber stærkt forøgede Byrder for Skibsfarten og vanskelige Konkurrenceforhold. Bladet peger i denne Forbindelse paa, at 14 svenske Skibe siden Nytaar er blevet solgt til Udlandet, en meget alvorlig og manende Kendsgerning, og det hævder endvidere, at en tilstrækkelig stor Handelsflaade er af stor Betydning for Landet, særlig i Krigstid. Bladet finder derfor, at Staten bør træde støttende til.

Det er et meget alvorligt Skridt, der her forestaar. Skandinaviens Skibsfart har jo hidtil holdt sig fri af Statsstøtte, men Myndighederne kan sige sig selv, at det — samtidig med at der paafores de tre Landes Skibsfart denne altoverskyggende Konkurrence udefra — er komplet umuligt tillige at bære de Byrder i Form af Merindkomstskat, formindsket Arbejdstid, Ferieløn o. s. v. o. s. v., som man nu vil paalægge Erhvervet. Saa maa det gaa galt, for der er Grænser for, hvor meget et Erhverv som dansk Skibsfart kan bære.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I OKTOBER KVARTAL 1938 OG HELE AARET 1938

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeles nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1938 og hele Aaret 1938.

#### Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons Netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Inkladet Gods 1000 t.
Oktober Kvartal 1938	22.800	4.474	3.721	1.247
Juli	—	25.900	4.861	3.613
April	—	22.100	4.226	2.885
Januar	—	20.000	4.128	3.033
Oktober	—	1937 25.300	4.387	3.589
Juli	—	27.400	4.773	3.709
April	—	25.200	4.347	3.438
Januar	—	16.200	3.929	3.388
Hele Aaret 1938	...	90.800	17.689	13.252
Hele Aaret 1937	...	94.100	17.436	14.124

Af ovenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Oktober Kvartal 1938 androg 22.800, Reg.-Tonnagen udgjorde 4.474.000 N.R.T., og der udlossedes 3.721.000 Tons Gods og inkladedes 1.247.000 Tons.

I Forhold til det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Kvartal, Oktober Kvartal 1937, viser Farten en vis Opgang i den udlossede Godsmængde, hvilket i det væsentlige skyldes forøget Indførsel af Kul og Koks, medens den inkladede Godsmængde viser en baade absolut og relativt endnu større Nedgang, bl. a. som Følge af formindsket Kornudførsel.

Af Oversigtens Tal for Skibsfarten paa samtlige danske Havne i hele Aaret fremgaar, at Registerton-



nagen i 1938 forøgedes med ca. 1½ pCt. i Sammenligning med 1937, medens den samlede transporterede Godsmængde faldt med 7 pCt. Forholdene indenfor de enkelte Grene af Fragtfarten belyses i en Tabel, som viser den transporterede Godsmængdes Fordeling paa de vigtigste Godsarter henholdsvis i Farten til Danmark fra Udlandet, fra Danmark til Udlandet og mellem danske Havne indbyrdes.

Den samlede Godsomsætning udgjorde i 1938 ialt 17,8 Mill. Tons mod 19,1 Tons i 1937. Den samlede Nedgang paa 1,3 Mill. Tons fremkommer som Resultat af en Nedgang for den fra Udlandet indgaaende Fart, en Nedgang for Farten fra danske Havne til Udlandet og en — dog væsentlig mindre — Nedgang for Godsomsætningen mellem danske Havne indbyrdes.

Hvad angaar Vareomsætningens Fordeling paa de forskellige Godsarter, skal man m. H. t. de Forskydninger, der er foregaaet fra 1937 til 1938, særlig pege paa de formindskede Tilførsler fra Udlandet af Korn samt af Kul, Koks m. m.

Nedgangen i Mængden af indladet Gods til Udlandet har gjort sig gældende i de fleste større Grupper.

Indenfor Godsomsætningen mellem danske Havne er Forskydningerne særlig smaa. Her skal kun fremhæves Nedgangen for Gruppen: Teglværksprodukter.

Af en anden Tabel fremgaar Ruteferien paa danske Havne i Oktober Kvartal og i hele Aaret.

#### Ruteferie paa samtlige Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udloset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Oktober Kvartal 1938	8.200	2.044	434	402
— — 1937	8.300	2.028	434	413
Hele Aaret 1938....	33.700	8.720	1.574	1.562
— 1937....	33.300	8.401	1.716	1.645

#### Skibsfarten paa København.

	Antal Skibe	Reg.-Tons netto	Ladning Tons
Indgaaende Fart.:			
Oktober Kvartal 1938 ..	4.640	1.877.152	1.411.831
heraf Ruteferie <sup>1)</sup> .....	2.262	1.051.957	256.199
Hele Aaret 1938 .....	19.940	7.471.772	5.070.202
Udgaaende Fart:			
Oktober Kvartal 1938 ..	4.711	1.880.924	363.200
heraf Ruteferie <sup>1)</sup> .....	2.260	1.047.979	206.165
Hele Aaret 1938 .....	20.028	7.500.320	1.406.656

<sup>1)</sup> Færgeruten København—Malmø ikke medregnet.

Til København indløb i Oktober Kvartal 1938 ca. 4.600 Skibe med en Registertonnage paa 1.877.000 N.R.T., som udloste 1.412.000 Tons Gods og indladede 363.000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 19.900, Reg.-Tonnagen 7.472.000 N.R.T., udloste 5.070.000 Tons og indladet Gods 1.407.000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 1938 18,200 Skibe paa 2,597,000 N.R.T., som udloste 2,309,000 Tons Gods og indladede 884,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 70,900, Reg.-Tonnagen 10,217,000 N.R.T., udloste 8,182,000 Tons og indladet Gods 3,167,000 Tons.

En af Tabellerne viser Farten paa de enkelte Provinshavne i Oktober Kvartal samt i hele Aaret 1938, og heraf er uddraget Oversigten over indgaaet Reg.-Tonnage og samlet Godsomsætning i alle Havne, der i 1938 havde en Omsætning paa mindst 100.000 Tons.

Samtlige Havnes Omsætning faldt med 7 pCt. Medens København viser en Nedgang paa 5 pCt. og samtlige Provinshavne under eet en Nedgang paa 8 pCt., viser de enkelte Provinshavne store Forskelligheder; de allerfleste har dog deltaget i den almindelige Nedgang.

#### Skibsfarten paa de vigtigste Havne i 1938 og 1937.

Tolddistrikt	1938	1937	Stign. i Godsoms. fra 1937 til 1938 pCt.
	Indgaaet Reg. Tonn. 1000 R. T. net.	Indgaaet Reg. Tonn. 1000 R. T. net.	
København .....	7.472	7.121	÷ 5
Aalborg-Nørresundby	1.386	1.237	÷ 5
Aarhus .....	1.217	1.291	÷ 11
Odense .....	494	538	÷ 11
Esbjerg .....	999	938	÷ 2
Nyborg .....	284	306	+ 1
Kalundborg .....	153	157	÷ 5
Korsør .....	284	264	÷ 11
Fredericia .....	252	267	÷ 10
Randers .....	253	266	÷ 8
Nakskov .....	314	340	÷ 18
Kolding .....	260	294	÷ 12
Horsens .....	204	221	÷ 11
Vejle .....	197	177	÷ 7
Hobro-Mariager ...	112	91	+ 15
Køge .....	118	121	÷ 5
Rønne .....	399	404	÷ 1
Svendborg .....	145	160	÷ 14
Steg .....	76	77	÷ 5
Aabenraa .....	120	119	+ 8
Nykøbing F. ....	98	120	÷ 3
Allinge .....	127	127	+ 3
Haderslev .....	177	178	÷ 2
Bandholm-Maribo ..	73	85	÷ 12
Næstved .....	67	63	+ 4
Vordingborg .....	56	67	÷ 14
Fakse .....	50	55	÷ 14
Sønderborg .....	112	112	÷ 13
Assens .....	132	135	÷ 7
Holbæk .....	68	83	÷ 16
Nykøbing M. ....	62	72	÷ 20
Frederikshavn ....	423	405	÷ 4
Andre Havne .....	1.505	1.545	÷ 11
Provinshavne ialt ..	10.217	10.315	÷ 8
Hele Landet .....	17.689	17.436	÷ 7

#### SKIBSFARTEN MED I DEN FÆLLES SMELTEDIGEL

Naar engang ad Aare vore Efterkommere vil se tilbage paa disse Tider, som vi nu gennemlever, vil man utvivlsomt sige til sig selv, at det er utroligt, at en Nerveanspændelse som den, der har skullet til, alligevel ikke medførte mere omgaaende Katastrofer. Det ulyksalige er, at Verden økonomisk og politisk er blevet et Hele, i en Grad som aldrig før. England har sine Vanskeligheder med sin Skibsfart og samtidig de Hundreder af andre Besværligheder, der skal og maa overvindes. Tyskland og Italien demonstrerer for mere Plads i Solen. Alle er klare over, at vi i Øjeblikket er i Smeltediglen; et eller andet maa ske. Om dette ubestemmelige nu vil finde Udtryk i Krig, eller om der kan findes andre, men under alle Omstændigheder afgørende Forandringer, vil en forholdsvis nær Fremtid vise. Fra begge de to stridende Parters Side regner man vel i første Række med, at Modparten skal »knække sammen«, give sig, inden Katastrofen indtræffer. Det er, som »Völkischer Beobachter« udtrykker det, en Nervernes Krig, der i Øjeblikket udkæmpes. Det eneste virkelig gode, det eneste, der giver nogen Tro paa Fremtiden, er, at Folkene, de store Masser i de forskellige Lande under ingen Omstændigheder vil Krig. I 1914 var Forholdet alligevel anderledes. Da havde man ikke 25 mere eller mindre nerveopslidende Aar bag sig, man var mere friske og mere opsat paa at gaa paa. En almindelig Træthed kendetegner bag Kulisserne Verdensbilledet i Øjeblikket. Tysklands Haab havde utvivlsomt været en Ordning, som Hitler selv har udtalt det i sin Bog, hvor England, Tyskland og Italien stod sammen og fik afgjort Europas Skæbne. Det er utænkeligt i Dag.

For England er det et Forsvar af *status quo*, det gælder. Men ingen regner vel med, at *status quo* kan opretholdes. Havde Tyskland et andet Styre end det nuværende har man en Følelse af, at England gerne gav sit Ja for at opnaa Fred og rolige Forhold.

At vente og se var i mange Aar Englands Politik. Men det er, ligesom vi nu er naact til det Punkt, hvor man ikke længere kan og vil vente. *Noget* maa vise sig, men lige saa givet er det, at *nogen* maa betale. Hvem og hvad og hvor?

### DE DANSK-TYSKE FORHANDLINGER

Det tyske Regerings-Udvalg, som i den sidste Tid har ført Forhandlinger med det tilsvarende danske Regerings-Udvalg om den dansk-tyske Samhandel og om en Turistaftale, er rejst tilbage til Tyskland.

Størrelsen af den danske Eksport til Tyskland er i April Kvartal blevet fastsat til ca. 90 Mill. Kr. Derimod er Forhandlings-Udvalgene endnu ikke naact til Enighed om Spørgsmaalet: den danske Samhandel med det nye tyske Protektorat Böhmen og Mähren. Dette Spørgsmaal er blevet drøftet indgaaende med Gennemgang af Statistik o. s. v. Forhandlingerne derom vil om kort Tid, antagelig i Begyndelsen af Maj, blive genoplagt mellem Parterne i Berlin. Det bliver Kontorchef *M. A. Wassard*, Udenrigsministeriet, som skal rejse derned til de nye Forhandlinger. Desuden er der truffet den sædvanlige højest utilfredsstillende Turistaftale. Danmark sender for Millioner og atter Millioner til Tyskland og faar til Gengæld — 1 Million.

### ENDNU OPTIMISME

Den amerikanske Ambassadør *Kennedy* blev forleden udnævnt til Æresborger i Edinburgh og Dr. jur. h. c. ved Universitetet og holdt ved denne Lejlighed en Tale, hvori det hed:

Selv om jeg ikke undervurderer den tragiske Side af den nuværende internationale Situation, tænker jeg undertiden paa, om vi ikke i vore Bekymringer for

Muligheden af Krig taber de Velsignelser af Syne, som vi stadigt nyder. Mange af os overser den Kendsgerning, at der stadig er Fred i Verden, i hvert Fald teknisk set. Maaske aldrig før i Historien har der i saa lang Tid hersket Bitterhed blandt Nationerne, uden at det er kommet til aaben Konflikt. Dette forekommer mig at være den lyseste Side ved hele Situationen.

Krig er Menneskers Værk, og da den er Menneskers Værk, er den ikke uundgaaelig. Vi har ogsaa mange Beviser paa, at de, der skal træffe den endelige Afgørelse, fuldtud forstaar, hvad Følgerne vilde blive ikke blot for de kæmpende, men ogsaa for Civilbefolkningen og til syvende og sidst for selve Civilisationens Fundament.

Jeg gentager derfor: Den Kendsgerning, at vi hidtil har været i Stand til at undgaa Krigen, bør styrke os i Haabet om, at vi paa en eller anden Maade vil være i Stand til at naa frem til en retfærdig og varig Fred. Det rolige Mod, hvormed Folket passer sin Gerning, er for mig den Side af den nuværende Situation, der giver det største Haab.

### DANSK-ARGENTINSK HANDELS-TRAKTAT

Under 18. April er der i Buenos Aires undertegnet en Handels- og Skibsfarts-traktat mellem Danmark og Argentina, ved hvilken de to Lande tilsikrer hinanden Mestbegunstigelsesbehandling med Hensyn til Handelsomsætningen, Skibsfarten og Behandlingen af det andet Lands Statsborgere. Ved en samtidig undertegnet Tillægsprotokol fastsættes, at Traktatens Bestemmelser ogsaa skal komme til Anvendelse mellem Island og Argentina.

Traktaten, der skal ratificeres, træder i Kraft, naar Ratifikationsdokumenterne er udvekslet.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Skibsfarten paa Antwerpen Havn

Antallet af ankomne Skibe til Antwerpen Havn i Marts Md. d. A. androg 1046 paa 2.124.000 Netto Moorsom Tons (N. M. T. = Netto Moorsom Ton + 17,25 pCt.) mod 1022 Skibe paa 2.037.000 N. M. T. i samme Maaned i 1938.

Trafikken fra de nedennævnte Lande var som følger:

	Marts 1938		Marts 1939	
	Antal Skibe	N. M. T.	Antal Skibe	N. M. T.
Tyskland	191	521	192	573
Storbritannien	275	486	239	461
Frankrig	64	185	68	178
Norge	66	135	71	140
Holland	162	153	181	176
Belgien	50	102	53	108
Sverige	64	99	67	72
Danmark	42	72	54	90
Førene Stater	17	72	15	72
Grækenland	14	40	13	33
Japan	8	48	8	50
Italien	6	17	6	18
Sovjet Rusland	7	13	3	6
Finland	13	15	19	27

### Trafikken paa Braila Havn 1938

Trafikken paa den rumænske Havn Braila i 1938 var som følger:

I Løbet af de sidste Aar androg det Importkvantum, der var kommet til Rumænien via Braila, 85,035 Tons mod 81,728 Tons i 1937. Importen bestod hovedsagelig af pig-iron, Kul og Ris. Der var ingen direkte Import fra Danmark.

Der var en stor Formindskelse i Mængden af Korn eksporteret fra Rumænien, fordi Majshøsten i 1937 atter var meget under Middel.

Korneksporten var i de sidste 5 Aar, via Braila, fra Rumænien:

I	Tons
1934	339,335
- 1935	370,003
- 1936	844,247
- 1937	778,255
- 1938	431,318

Regeringen fandt det formaalstjenligt sidste Aar at formindske Udførslen af Majs stærkt, til næste Aars Høst

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

var sikre. Derfor findes der ikke Majs i større Udstrækning paa Listen over Eksportvarer til Danmark:

	Tons	1938	1939
Majs	3,873	4,250	
Byg	1,653	198	
Solsikkefrø	1,653	—	
Oliekager	2,579	1,405	

Fra Bulgarien beskedne Kvanta Majs, Oliekager og Solsikkefrø og fra Jugoslavien Majs 11,408 Tons mod 2,095 i 1937.

Det er hovedsagelig græske og italienske Skibe, der har anløbet Braila Havn, ingen danske. En ny Linie er blevet startet i Slutningen af Aaret, Compagnie France-Navigation i Paris, der gaar fra Rotterdam, Antwerpen og Dunkirk til Grækenland, Tyrkiet og Rumænien.

Der er i de senere Aar indført forskellige Takster og Afgifter, bortset fra de sædvanlige Lods- og Kajudgifter. Det er:

Overturn tax and freight (half of which is paid by ship-pers) 1.40 per cent.

Salvage tax (Salvomar) 2 Lei pr. Tons C.E.D. Tonnage.

Aviation tax of freight 0.50 per cent. plus 0.20 Lei pr. Ton cargo loaded.

Charge for load-line-control from 600 to 2,000 Lei according to size of vessel.

### Ulykke under Lastning

»Skuld« skriver i sit sidste Medlemsblad om, hvor kostelige Ulykker ved Losning og Lastning kan blive for Rederiet. Det drejer sig i dette Tilfælde om et Skib, der lastede Trælast i Leningrad.

Lasten var stablet et Stykke inde paa Kajen, og for at slippe for at transportere den hen til Skibssiden blev den lagt i Manillastrøpper, hvor den laa. Derfra blev saa hvert enkelt Bundt slæbt langs Kajens Cementdække til Skibssiden og hevet ombord. Det siger sig selv, at Stroppen herunder blev udsat for usædvanlig Slitage. Denne Slæbning blev paatalt af Skibets Officerer, som bad Stevedoren sørge for et Slæbelag i Form af to Bjælker eller lunge Planker, saa at Stroppen kom klar af Kajlegemet. Videre beklagede Styrmanden sig ogsaa over, at Stevedoren lagde for megen Last i hvert Bundt. Disse Besværinger blev der dog aabenbart ikke taget noget som helst Hensyn til, og Styrmanden paa sin Side satte beklageligvis ikke noget videre ind paa, at hans Ordre blev efterkommet.

Det varede da heller ikke længe, før det gik galt. Under Ombordhejsningen af et Bundt, som vejede ca. 2 Tons, brast Stroppen (3/4" Manilla), idet Bundtet skulde fires

ned i Lugen. Det traf en Arbejder, som blev betydelig kvæstet, idet han fik Brud paa Skulderbladet og den nederste Del af Rygraden.

De russiske Myndigheder optog straks Forhør, hvorunder den tilskadekomne Arbejders Kammerater blev afhørt samt Skibets Officere. Forhørsretten kom til det Resultat, at Bruddet paa Stropen skyldtes uordentlig Hivning fra Winchmandens Side, samt den Omstændighed, at den Laste-krog, hvori Stropen var anlagt, havde for skarpe Kanter, saa at Stropen blev skaaret over. Det paastodes endog, at man havde set Skibets Mandskab file Krogens Kanter efter Ulykken. Paa dette Grundlag forlangte Myndighederne en Garanti paa 10.000 Rb., inden Skibet fik Lov til at sejle.

Denne Vurdering af Forholdene kunde Skibet ikke akceptere. Tværtimod hævdede man overensstemmende med det foran anførte, at Uheldet skyldtes Ikke-Brug af Slæbelag og for tunge Loft. Ethvert Krav blev derfor til en Begyndelse afvist som Skibet uvedkommende.

Dette førte til, at Sagen af den tilskadekomne Arbejder og den russiske Socialforsikring blev henvist til den lokale Domstol for Afgørelse. Denne Domstol akcepterede, som man maatte være forberedt paa, de russiske Arbejders Forklaring og tilkendte Arbejderen en Erstatning hos Skibet, baseret paa en 100 pCts Arbejdsudygtighed de første 6 Maaneder, samtidig med at Socialforsikringen blev tilkendt Refusion hos Skibet for sin Erstatning til Arbejderen. Denne Kendelse blev senere stadfæstet af den civile Domstol, og der har derfor ikke været noget andet at gøre end at betale.

»Skuld« slutter saaledes:

Vi skal ikke her komme ind paa, hvilken Forklaring der var den rigtige, men af dette Tilfælde har man lært, at Lastekroge ikke maa have skarpe Kanter, og at der maa sørges for Slæbelag, naar der skal slæbes henover Kajen. Dertil bør benyttes saa tunge Bjælker eller Planke, at de ikke let bringes ud af Stilling. Om muligt bør de fæstnes til Kajlegemet.

#### Organiseret Luftforsvar for oplagte Skibe?

I Forbindelse med den traadløse Varsling til den norske Handelsflaades Fartøjer om at lytte for det Tilfælde, at en Krig skulde udbrude, tager »Aftenposten« Spørgsmaalet op om Organisering af et selvstændigt Luftværn for oplagte Fartøjer, bekostet af Rederierne, i ubeskyttede Havne. Bladet skriver:

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Lexa Mærsk«

Odense Staalskibs værfts Nybygning Nr. 76, Motorskibet »Lexa Mærsk«, har afsluttet sin tekniske Prøvetur og er afsejlet til København, hvor det er overtaget af Skibsreder A. P. Møllers Selskaber.

»Lexa Mærsk« er en Søsterbaad til Motorskibet »Hulda Mærsk« og skal ligesom dette indsættes i Rederiernes Liniefart mellem Amerika og Østen. Inden Afsejlingen til Amerika bliver Skibet liggende en kort Tid ved Langelinie-kajen.

Skibets Data er følgende:

Længde mellem Perpendikulærer 433' 0", Bredde paa Spant 57' 6", Dybde til øverste Dæk 37'—7½", Dødvægtskapacitet 8.500 Tons.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse, med »Maierform« Linier og Krydsershæk. Der findes smagfulde Saloner og Kalytter til 12 Passagerer, samt fuldt moderne Lastrum med særlig Kølelast etc.

Maskineriet bestaar af en enkeltskruet, 4 takts Krydshoved Dieselmotor med 9 Cylindre, 740 mm Diameter og 1500 mm Slaglængde, udviklende 6.125 IHK ved 113 Omdr. pr. Minut og 8,5 kg Middeldtryk, og giver Skibet en Fart af 14,7 Knob i fuldt lastet Stand.

### S.s. »Limfjorden« mod Molen i Struer

S.s. »Limfjorden«, der sejler paa Ruten København—Struer, paasejlede Fredag Havnekajen i Struer med et voldsomt Brag. Ved Paasejlingen knustes Kajens Granitkantsten, og Tømmeret brækkede, medens Brostenene paa Havnepladsen blev klemt op. Ligeledes blev Havnepladsens Jernbanespor stærkt bøjet. Skibet fik Skade paa Stævnen.

Skibets Fører, Kaptajn Barrit mente, at han ved Indsejlingen var i en vanskelig Situation; han turde i den stærke Vind ikke tage Farten af Skibet, saa tidligt, som han plejede, da han derved vilde have risikeret, at Skibsskruen havde ramt Havnens Bølgebryder, og hvis han havde ladet Ankeret gaa, vilde en Paasejling af en Sanddamper, der ligger ved Mellemkajen have været uundgåelig. Resultatet blev imidlertid Paasejlingen af Havnekajen.

### Spansk Trawler sunket

Den spanske Trawler »San Vicente« sank i Torsdags udfør Kap Spartel. Den franske Torpedojager »Volta« tog Besætningen, 9 Mand, ombord.

— Hvis det skulde komme til en ny Krig, maa det antages, at mange Skibe vil gaa til Oplægning. Disse kan ikke vente, at de skal faa nogen speciel Beskyttelse af Luftværnet, medmindre de ligger i en Havn, der alligevel er udstyret med Luftforsvar, f. Eks. Oslo. For Fartøjer, der bliver oplagt i en Havneby, som ikke er beskyttet, kan derimod Rederierne ikke regne med nogen Luftbeskyttelse, saaledes som Situationen i Norge i Dag ligger. Her er Skibsfarten i samme Situation som en Del af Industrien. Denne har til en vis Grad taget Konsekvenserne heraf og med Myndighedernes Tilladelse organiseret og bekostet et eget Luftforsvar. Det er en Tanke værd, om ikke ogsaa Rederierne, der maatte vælge ubeskyttede Havne til Oplægning for deres Fartøjer, ogsaa bør skaffe sig selv den fornødne Beskyttelse under Ledelse af de militære Myndigheder og i Samarbejde mellem disse og Rederierne.

### Kulekporten

over Gdynia var i Marts Maaned 1939 428.536,5 Tons, fordelt paa de enkelte Lande:

	Tons
Algier .....	3.100
Argentina .....	23.428
Belgien .....	23.275
Danmark .....	19.290
Finland .....	2.241
Frankrig .....	9.923
Letland .....	5.649
Norge .....	32.455
Sverige .....	131.225,5
Italien .....	115.824,5
Estland .....	2.134
Grækenland .....	5.858
Holland .....	31.858,5
Tyskland .....	9.715
Portugal .....	1.525
Jugoslavien .....	5.680
Malta .....	2.800
Senegal Fransk .....	2.555
Bunkerkul .....	73.127,5

### Oplægningerne

var i denne Uge 16 Skibe med 19,592 Brutto Tons, 28,329 Dødvægt, altsaa en meget betydelig Nedgang fra sidste Uge, da Tallet var 30 Skibe med 38,542 Brutto Tons, 58,751 Dødvægt.

Trawleren var paa Vej til Algeciras. Ifølge Besætningens Udsagn gav den franske Torpedojager Trawleren Ordre til at standse. Trawleren adlød Ordren, men da de to Skibe laa Side om Side, sprængte en Braadsø den Trosse, som holdt Skibene sammen. Trawleren stødte voldsomt mod Torpedojageren og sank derefter i Løbet af nogle Minutter.

### Hvalolie-Forhandlinger i København

En norsk Hvalolie-Delegation med Overretssagfører Anders Jahre, Konsul Magnus Konow og Direktør Jørgen Krag i Spidsen kom forleden til København for at forhandle med den tyske Handelsdelegation, der i den sidste Uges Tid har forhandlet paa Christiansborg om den dansk-tyske Samhandel i April Kvarter. De tysk-norske Forhandlinger drejede sig om Salg af større Partier norsk Hvalolie.

### Søsætning

Fornylig søsattes Odense Staalskibs værfts Nybygning Nr. 78, en Tankbaad til Skibsreder A. P. Møllers Rederier.

Skibet, der bygges til Lloyds højeste Klasse, har en Dødvægtskapacitet af ca. 14.500 Tons, og Dimensionerne er:

Længde mellem p. p. 480' 0", Bredde paa Spant 65' 3", Dybde til øverste Dæk 35' 10".

Skibet forsynes med en Dieselmotor med 7 Cylindre, 740 mm Diameter, 1500 mm Slaglængde, udviklende ca. 4700 IHK/3800 EHK ved 110 Omdr./Min. og 8,51 kg Middeldtryk.

Skibet døbtes af A. P. Møllers Niece, Frøken Gudrun Andersen, som gav det Navnet »Inge Mærsk«.

Iøvrigt overværedes Alløbningen, der forløb yderst vellykket, af Frøken Hulda Mærsk-Møller samt Grosserer Nielsen og Frue, Svendborg; Rederiet var repræsenteret af Overinspektør O. Mærsk-Møller.

### Kul-Kompagniet 5 pCt.

Bestyrelsen for Akts. Det danske Kulkompagni meddeler, at Netto-Overskudet for Driftsaaret 1938—39 andrager 856,411 Kr., dertil kommer Overførselen fra forrige Aar ÷ Skat, 239,735 Kr. Det er vedtaget at anvende til ordinære Afskrivninger og Henlæggelser 344.297 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge til Survey for Skibene 200,000 Kr., at betale 5 pCt. i Udbytte og overføre til næste Regnskabsaar samt til Betaling af Skat 125,708 Kr.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Til Trods for den stadig herskende storpolitiske Spænding har Aktiviteten paa Fragtmarkedet været relativ god. I de sidste Dage synes Rederne dog at vise større Reservation, og specielt synes der at være Utilbøjelighed til at engagere sig paa længere Sigt.

Kornmarkederne har været godt repræsenteret. River Plate sluttede en lang Række Baade, hovedsagelig handy size Tonnage til 2/- over Minimalraterne for Maj Lastning og 1/- à 1/6d. for Juni Lastning. Disse Rater kan gentages.

Fra Australien er der sluttet et ikke ubetydeligt Antal Skibe saavel til U.K. Cont. Destinationer som til Kina. Alle Forretninger er sluttede paa Basis af Minimalraterne. Der er stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Lastning indtil Udgangen af Juni. Der er ligeledes Efterspørgsel efter Tonnage fra saavel Montreal, Northern Range som fra Golfen. Forretningerne er afsluttede fra disse Lastedistrikter paa Basis af Minimalraten. Fra Sydafrika noteres stadig Majs til omkring 17/- Basis Cape Town/p.p. U.K. Denne Rate er utvivlsomt for lav.

De øvrige oversøiske Markeder har vist bedre Tendens. Northern Range har sluttet scrap Tonnage til Gdynia til 21/6d. og til U.K. til 17/6d. Ligeledes er der sluttet flere store Baade for Scrap til Japan til Rater omkring 20/6d. fra US. Atlantic og 21/6d. fra Golfen.

Sukker fra Vestindien ligger ligeledes fastere. Stor Tonnage er sluttet til Casablanca til 16/-, og 7,000 Tonner opnaaede 17/6d. fra Cuba til p.p. U.K. Der er Mulighed for yderligere Stigning i disse Rater.

Pacifickysten/Japan sluttede til \$3.90 for Scrap. Endvidere søges Tonnage til Taku Bar, hvorfor Befragternes Idé ligger omkring £7,000 for 460,000 cbft. bale Baad. Paa Grund af den langsomme Ekspedition i Taku Bar (flere Skibe har ligget indtil 40 Dage for at losse en almindelig lumber Last) er det dog tvivlsomt, om Befragterne kan faa nogen Reder til at gaa ind for denne Forretning til saadanne Rater. Iøvrigt indikeres £ 6,500 for 430,000 cbft. bale Baad til Australien. F.i.o. Forretning fra Br. Columbia til U.K. viser fastere Tendens. Sidste Afslutning blev gjort til

24/6d. I Dag bydes der 26/- for Juni Tonnage, og London Mæglere indikerer, at der kan faas 27/-.

Østens Markeder har været støtte. Soyabønner sluttedes til 25/- for Maj Lastning, hvilket kan gentages. Rederne er dog reserverede og holder ud for 26/-. Saigon Ris sluttedes sidst til 26/6d. Idag kan der opnaas 27/6d., maaske 28/- for Maj Tonnage.

De indiske Markeder er noget roligere, men der sluttedes dog Tonnage til 26/- fra Karachi Siden for Kerner og/eller Linsæd til sædvanlige U.K. Cont. Destinationer, ligesom en 8,500 Tonner sluttedes til 27/9d. fra Madraskysten. Iøvrigt søges der stadig Tonnage for Erts fra Forindien saavel til Northern Range som til Europa. Marmagoa/Baltimore indikerer 19/- f.i.o. og Marmagoa/Middlesborough vil betale 21/- paa gross terms. Calcutta/Shanghai har sluttet flere Baade for Kul til 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Rupee.

De europæiske Markeder har vist forøget Aktivitet. Trælastfragterne er stigende, og Tilgangen af nye Ordre er i det store og hele tilfredsstillende. Endnu kan man dog langt fra kalde Raterne tilfredsstillende, men det synes at være den almindelige Mening, at man vil se bedre Rater længere frem paa Sommeren.

Kul fra Østkysten til Danmark er fastere. 4,000 Tonner sluttedes Forth/god dansk Havn til 5/- med hurtig Losning. For mindre Tonnage ligger Raterne omkring 5/6d. à 6/-.

De udgaaende Kulrater har vist en betydelig Stigning. Rateniveauet ligger omkring 9/- til Port Said/Alexandria og omkring 7/- til Vestitalien. Til Argentina ligger Raterne derimod noget svagere. Sidste Slutning var 6,500 Tonner Wales/Villa Constitucion 8/9d.

Middelhavet/hjem viser ligeledes bedre Tendens. Tunis/Glasgow betalte 9/6d. for 3,000 Tonner, og Bona/Wales 7/9d. for 7,000 Tonner.

Paa Timecharter Markeder viser Rederne større Tilbageholdenhed, og i Almindelighed forlanges der højere Rater. For stor Dieseltonnage indikeres \$1.50 for korte Perioder Levering og Tilbagelevering North Hatteras. Det amerikanske Timechartermarked ligger iøvrigt ret usikkert paa Grund af Kulstrejke, hvilket vanskeliggør det for Befragterne at skaffe Bunkers.

Det danske Kulkompagni gav for de tre foregaaende Aar henholdsvis 6, 7 og 8 pCt. i Udbytte, men sætter nu for 1938—39 dette ned til 5 pCt. Selskabets Overskud er da ogsaa gaaet meget stærkt ned. I 1937—38 androg Overskudet 1,827,393 Kr., hvoraf 396,936 Kr. medgik til ordinære Afskrivinger og Henlæggelser, saaledes at det egentlige Netto-Overskud udgjorde ca. 512,000 Kr. For 1938—39 er det tilsvarende Tal ca. 512,000 Kr. og er saaledes dalet ned imod en Trediedel. I Fjor blev der til Survey for Skibene og til Dispositionsfond henlagt 401,686 Kr., og overført til det følgende Aar samt til Betaling af Skat 421,050 Kroner.

#### Et Skoleskib for unge Fiskere

Vestjydsk Fiskeriforenings Formand, Bjærgningsentreprenør Claus Sørensen har udtalt sig for at søge et Fartøj udrustet som Skoleskib for unge Fiskere. Hr. Claus Sørensen mener, at en af de nye Kulturer kan istandsættes til Skoleskibstogter paa 2—3 Ugers Varighed i Nord-søen uden for store Bekostninger. Unge Fiskere, der optages som Elever paa Skoleskibet, skal her have Kursus i Orden og Opførsel, Navigation, internationale Søvejsregler, Brug af Radio og forskelligt praktisk Arbejde.

Sagen vil nu blive nærmere overvejet indenfor Fiskeriforeningerne, og man haaber at faa Støtte fra flere Sider til dens Gennemførelse.

#### Københavns Navigationsskole

De i disse Dage afsluttede Eksaminer gav følgende Resultater:

*Styrmandseksamen*, April 1939. Min.: 87, Maximum: 203. Hans R. Aarenstrup, Kerteminde, 163; Kristian S. Christensen, Sdr. Lem, 165; Hans C. Christiansen, Tikøb Sogn,

94; Erik L. Jakobsen, København, 150; Ragnar Joensen, Sumbø, Færøerne, 115; Ove Kjeldsen, Hørby Sogn, 142; Paul Kruse, København, 155; Erik Lagerberg, København, 173; Aage H. Madsen, København, 176; Frede G. Mikkelsen, Kallundborg, 168; Mogens Mogensen, København, 127; Preben B. Nielsen, Korsør, 166; Svend E. R. Nielsen, Arden, 180 (Pr.); Jørgen V. Petersen, Stubbekøbing, 128; Niels V. Petersen, Sorø, 178; Torben E. S. Petersen, København, 175; Leif C. F. Størmosse, Nyborg, 140; Carl T. Thomsen, Rønne, 150; Edgar V. Angesen, Brede, 129; Finn H. Ahlberg, Frederiksberg, 121; Poul A. E. Budtz, Stubbekøbing, 109; Ellis H. Emdal, Slagelse, 144; Volmer M. H. Emdal, Slagelse, 130; John O. J. Gunnensen, Taars, 128; Jens C. A. Halling, Gjentofte, 153; Carlo C. Hansen, Korsør, 109; Christian H. Jensen, Slagelse, 130; Anders F. M. Karstensen, København, 131; Otto S. Mortensen, Klitmøller, 128; Kaj Nielsen-Reinholt, København, 104; Erik Olsen, København, 132; Frederik M. Pedersen, Lemvig, 119; Anders M. Rømer, Hasle, 172; Wagn S. Schmidt, Aarhus, 136; Mikael F. Sørensen, Hadsund, 164; Poul R. L. Thomas, København, 169; Sophus J. Thomsen, Larkins, Florida, 99; John C. N. Wiis, København, 115. — 44 indstillet, 38 bestod.

*Skibsfarereksamen*, April 1939. Min.: 84, Maximum: 168. Peter J. Nielsen, Krogsbæk Sogn, 94; Johan Johannesen, Næs, Færøerne, 92; Jan B. Junker, København, 124; Bende W. Andersen, Vamdrup, 140; Palle U. I. Bruun, København, 106; Viggo Frederiksen, Frederiksberg, 130; Kai O. Henriksen, Oure, 119; Kaj C. Janbøl, København, 126; Helge Johnsen, Fredericia, 129; Carl F. Lous, København, 158 (Pr.); Børge Nielsen, Vester Skerninge, 112; Villy H. H. E. Nielsen, København, 119; Hans C. Petersen, København, 125; Eigil L. J. Ulrichsen, København, 120; Max Voigt-Hansen, Helsingør, 119. — 17 indstillet, 15 be-

**Radioekspedientproverne, April 1939.**

H. Sløth-Hansen, København, I\*); A. Jahn, København, I (Pr.); H. Mortensen, Tveraa, Færøerne, I; K. Nørgaard, København, II; K. R. Petersen, København, II; C. Drewes, Hellerup, II; A. G. Jensen, Roskilde, II; K. S. Christensen, Rudkøbing, II (Pr.); H. Rodskjær, Højten Sogn, II; F. Bøge, København, II; T. H. Paulsen, Asnæs, II; V. J. Esbo, København, II; H. A. Friis, Odense, II; O. C. Frederiksen, København, II; G. Nielsen, Vejgaard, II; W. Torgjus-Petersen, København, II; V. Jørgensen, Aarhus, II (Pr.); F. M. Petersen, Ducodde, II, — 21 indstillet, 18 bestod.

\* I = I Klases Certifikat, II = II Klases Certifikat.

Ved den festlige Afslutning paa Skolen Fredag d. 21. April uddeltes følgende Præmier: Admiral Richelieu's Præmie for Flid, en Sekstant, til Elev i Skibsførerafdelingen Carl F. Lous; Foreningen til Søfartens Fremme's Præmie, en Kikkert, til den, der har bestaaet alle tre Eksaminer med særdeles fine Resultater, til Elev i Radioafdelingen V. Jørgensen; Foreningen til Søfartens Fremme's Præmie, en Sølvgenstand, til den Styrmand, der bestaar Radioekspedientproven med bedst Resultat over 6,0, til Elev Kaj S. Christensen; Foreningen til Søfartens Fremme's Præmie, en Sølvgenstand, til den, der bestaar I Klasse med bedst Resultat over 6,0 og ikke er Navigator, til Elev A. Jahn; en anonym Præmie, en Sølvgenstand, til den, der bestaar Styrmandseksamen med højst Pointsantal, til Svend E. R. Nielsen.

Endvidere uddeltes de af Dansk Dampskibsrederiforening udsatte Præmier til Styrmand, der har bestaaet Radioekspedientproven: V. Jørgensen Kr. 300.—, K. R. Petersen, A. G. Jensen, K. S. Christensen, G. Nielsen og F. M. Petersen hver Kr. 100.—.

**»Georg Stage« paa Sommertogt**

Skoleskibet »Georg Stage« modtog forleden sin unge Elevebesætning, ialt 80, der overførtes i Baade fra Kvæsthusbroens Hoved. Bestyrelsen med den nyudnævnte Formand, Direktør, Baron N. Juel-Brockdorff i Spidsen var til Stede, og efter den sædvanlige Velkomsttale afgik Skibet til Farvandet udfor Vedbæk, hvor Øvelserne begynder; først senere tages der fat paa Sejladsene, først i Sundet og senere i de øvrige danske Farvande.

Den populære, af alle Elever elskede Overstyrmand I. Svendsen er i Aar ikke om Bord i Skoleskibet. Overstyrmanden har i længere Tid været syg, og som hans Stedfortræder er udpeget Første-Styrmand i Dampskibsselskabet Øresund, A. Sønderberg, som selv har været Elev i »Georg Stage«.

**Galeaseskipper druknet ved Kerteminde**

I Hverringebugten tæt ved Kerteminde skete forleden en Drukneulykke, hvorved Skipper Hjalmar Jensen om Bord paa Motorgaleasen »Agnete« af Langøe paa Samsø, der var paa Vej fra Lybæk til Aarhus, kom ulykkeligt af Dage.

Motorgaleasen var gaaet ind under Land, fordi den manglede Petroleum til Motoren, og Skipperen var alene gaaet i en Jolle for at ro ind til Kysten. Da han var naaet halvvejs ind til Kysten, slog en Sø pludselig over Jollen, der vendte rundt, saa Skipperen kom til at ligge under den uden Mulighed for at kunne frigøre sig.

Først efter en Timestids Forløb kom en Fiskekutter »Anna« af Kerteminde forbi Stedet og bemærkede den kæntrede Baad. Man fik bjerget Jensen, men denne var da forlængst død. Om Bord paa Galeasen var kun en Ungmand, der ikke kunde hjælpe, fordi han ikke kunde svømme, og der ikke var andre Baade.

Den druknede Skipper var hjemmehørende i Aarhus.

**Fra Damp- til Motorkraft**

Dp. »M. C. Holm«, der f. T. ligger ved Nakskov Skibsværft, og som ejes af Rederiet »Norden«, er blevet solgt til et tysk Firma for 761.000 Kr. Det ser ud til, at Rederiet efterhaanden vil gaa over til Motorskibe, da det kun ejer 1 Damp, nemlig »Nordlys«, men derimod 8 store Motorskibe paa omkring 7800 Tons.

»M. C. Holm« er paa 2814 Brutto Registertons. Skibet er bygget i Helsingør 1924 og er hidtil blevet ført af Kaptajn C. Jensen.

**»Jacob Mærsk« hærget af Brand**

Forleden blev Skibsreder A. P. Møllers 3600 Tons store Damp, »Jacob Mærsk«, der ligger ved Aalborg Værft til Hovedreparation, hærget af en Brand, der opstod i Maskinrummet, hvor man var ved at brænde Nagler ud.

Herved antændte en Gnist en Tol oliemættet Twist, og Flammerne bredte sig til hele Maskinrummet. Paa Skibet opholdt sig 75 Arbejdere og Søfolk.

Det lykkedes en Brandmand fra Aalborg Brandvæsen, som var blevet tilkaldt, at trænge frem til Iltbeholderen og faa Hanen drejet om, før der skete en Eksplosion.

Efter et Par Timers energisk Kamp lykkedes det at faa Bugt med Ilden.

**Aarsberetning for 1938 fra Københavns Maskinistkskole**

Kjøbenhavns Maskinistkskole har udsendt sin Beretning for 1938. Skolen har hele Aaret været besøgt af gennemsnitlig 493 Elever, og der indstilledes: Til den almindelige Maskinisteksamen ialt 101 Elever, til den udvidede Maskinisteksamen 93, til den statsautoriserede Elektro-Installatørprøve for Maskinister 102, til Maskinpasserproven 5, til Motorpasserproven 19, til Kedelpasserproven 50, og til den kommunale Elektroiinstallatørprøve 59 Elever. Det samlede Antal Undervisnings timer har været ca. 23.000.

Driftsregnskabet balancerer med ca. 270.000 Kr. Genem Skolen er udbetalt af Handelsministeriet til trængende Elever ca. 8000 Kr. Skolen har modtaget følgende Tilskud: Af Staten ca. 26.200 Kr., af Københavns Kommune ca. 7000 Kr., af Frederiksberg Kommune 1000 Kr., af Dampskibsrederiforeningen 5000 Kr. og af Laurits Andersens Fond 2500 Kr.

Skolen, der er en selvejende Institution, er underlagt en Direktion, i hvilken er indvalgt Repræsentanter for: Handelsministeriet, Dampskibsrederiforeningen, Foreningen af Fabrikanten i Jernindustrien, Metalarbejdernes Forbund og Maskinmestrenes Forening. Direktionens Formand er Borgmester, Dr. phil. Ernst Kaper, og Skolens daglige Ledelse og Administration varetages af Forstander, cand. mag. Heinrich Gille og Inspektør, cand. polyt. E. Mathiesen.

**Udvidelse af Linhammar Havn**

I den finske Rigsdag har Regeringen fremsat et Forslag vedrørende Udvidelse af Finlands eneste Oceanhavn, Linhammar Havn i Petsamo. Forslaget gaar ud paa at bygge en 200 Meter lang, paa Pæle bygget Kaj i en Afstand af ca. 80 Meter fra Kystlinien. Størstedelen af Mellemrummet mellem Kajen og Kysten er det Mening at udfylde, hvorved der vil kunne indvindes en Oplagringsplads paa 14.000 Kvadratmeter. Dybden ved Kajen vil andrage 8 Meter. Omkostningerne anslaaes til 8,750,000 Mk.

**Da »Fanø« blev paasejlet**

Under Søforhøret i Svendborg angaaende Kollisionen mellem Rederiet J. Lauritzens Skoleskib »Fanø« og det tyske Motorskib »Gerfried« udtaltes det, at efter at man havde faaet Motoren startet, sulte »Fanø« Kursen efter Gedser, og Kl. 22,30 naaede man frem til Farvandet omkring Gedser og blinkede efter Lods. Imidlertid blev disse Nødblus ikke observeret. Omtrent samtidig slog en voldsom Styrløse ind over Skibet, og derved blev Situationen stærkt forværret, idet hele Riggen blev slaaet overbord og truede med at kæntre Skibet. Det blæste paa det Tidspunkt meget stærkt fra Nordvest med en Styrke af ca. 7 Sekundmeter. Derefter afbrændte man stærkere Nødblus, men heller ikke disse blev besvaret fra Land. Man satte ogsaa det internationale Nødsignal, men det fik heller ikke nogen Betydning. »Gerfried« holdt sig paa dette Tidspunkt i nogen Afstand fra »Fanø«, men dog saa langt borte, at man ikke kunde praje Skibet, og det reagerede heller ikke for Nødblussene.

Der blev nu sat ind paa at faa Skibet klar af Riggen, der flød i Vandet, og efterhaanden lykkedes det at faa hele Riggen kappet. Efterhaanden kom den tyske Damp »Thor« og flere Sejlere til Stede og tilbød Assistance, men Kaptajn Weber mente nu, at »Fanø« kunde klare sig selv, og det besluttedes at sætte Kursen mod Stubbekøbing. Forinden var dog »Gerfried« ved 2-Tiden afsejlet og var uden for Synsvidde, saa man ikke fik yderligere Forbindelse med Mandskabet ombord. Først Kl. 9 Søndag Formiddag var »Fanø« helt klar af Riggen og kunde fortsætte ind til Stubbekøbing, hvortil man ankom Kl. 14.

Da »Gerfried« straks efter Kollisionen laa langs med »Fanø«, prajede man Skibet flere Gange, men uden at faa Svar. Tilsyneladende var der overhovedet ikke Mennesker paa Dækket, og der blev ikke ved »Gerfried« Kursændring givet nogen Art af Signal. Begge Skibe havde haft en Fart af ca. 8 Mil, og man vil af dette forstaa, at Sammenstødet var yderst voldsomt. Paa »Fanø« havde man heller ikke hørt nogen Maskinordre ombord paa »Gerfried« — man hørte kun Motorens Udstødning.

Kaptajn Weber stod selv paa Broen, da Sammenstødet skete, og Elev Hartmann stod til Rors, medens Matros Hjorth havde været paa Udkig. Kaptajnen havde selv været paa Broen siden Afsejlingen fra Marstal, da det som nævnt var diset Vejr. »Fanø's« Lanterner var hele Tiden klar af Sejlene og brændte klart, hvilket Kaptajnen havde forvisset sig om, saa snart man havde observeret den fremmede Sejler. Kaptajnen forklarede, at Hartmann var en dygtig Rorsmand, idet han tidligere havde sejlet i 7 Maanedes i et andet af Rederiets Skibe. Rorsmanden var forøvrigt lige kommet ombord paa Skibet sammen med alle Eleverne. Det oplystes, at man overhovedet ikke havde hørt noget, hverken fra »Gerfried's« Mandskab eller fra Skibets Rederi siden Kollisionen.

Paa Spørgsmaalet oplyste Kaptajn Weber, at »Gerfried« ikke havde prajet »Fanø« og spurgt, om Hjælp stadig var nødvendig, før den om Natten ved 2-Tiden forsvandt. Ski-

bet havde hele Tiden holdt sig paa saa lang Afstand, at man ikke kunde praje det, og ved 2-Tiden var det altsaa kommet hell udenfor Synsvidde. Det saa nærmest ud, som om »Gerfried« ikke holdt af at følge Kursen op mod Gedser.

»Fanø« laa udfor Rødesande og prajede efter Lods, da »Gerfried« pludselig forsvandt uden Signal eller noget andet Tegn — og uden at forvise sig om, hvorvidt »Fanø« kunde klare sig selv, skønt »Gerfried« straks havde faaet Besked paa at holde sig i Nærheden, til man naaede Nødhavn, idet Kaptajn Weber tillige havde forklaret den tyske Kaptajn, at »Fanø« havde en meget stor Besætning ombord.

Alle Sørettens Medlemmer erklærede, at denne Adfærd var meget mærkelig, da det uvægerligt maatte være et hvert Skibs Pligt at holde sig i Nærheden af et nødstedt Skib, naar Menneskeliv stod paa Spil.

#### Nordmænd og rumænsk Tankfart

Rumænske Shipping-Kredse skal have sluttet Aftale med et norsk Firma om Oprettelse og Organisation af et rumænsk Rederi for Olietransport. Tidligere har kun nogle faa Procent af de ca. 5 Mill. Tons Olie, som Rumænien eksporterer, været fraglet med rumænske Skibe. Det er nu Meningen at opnaa en større Procentdel af Totaleksporten ved at skabe en national rumænsk Tankflaade. Det er sandsynligt, at der til en Begyndelse vil blive benyttet norske Skibsofficerer.

Saa vidt man forslaar, vil der blive anskaffet en ca. 300,000 Tons stor Flaade kontraheret af og gennem et udenlandsk Finansinstitut.

#### Horns Rev Fyrskib ombyttes

Den 16. Maj eller snarest derefter inddrages Horns Rev Fyrskib midlertidigt og erstattes med et Fyrskib, der paa begge Sider af Skroget er paamalet »Reserve«. Fyrkarakteren er uforandret, men Lysevnen er nedsat fra 22 Sm. til 19,5 Sm. Lufttaagesignalet er uforandret. Undervands-taagesignalet bortfalder. Radiofyret er uforandret, men Klartvejrssignalerne bortfalder.

#### Uddybningen af Høje Stene-Løbet begynder snarest

I Svendborg Byraads Møde forleden forelaa en Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder med den endelige Bekræftelse paa Bevillingen af et Tilskud paa Halvdelen, dog ikke over 65,000 Kr., af Udgifterne ved Uddybning af Høje Stene Løbet.

Borgmestern oplyste samtidig, at Svendborg Havn skal

foretage det fornødne m. H. t. Licitation, og at dette vil ske snarest — idet det er en af Betingelserne for Statens Tilskud, at dette Arbejde kommer i Gang hurtigst muligt.

#### Eksamens-Afslutning paa Navigationsskolen

Paa Københavns Navigationsskole afsluttedes forleden Foraars-Semestret med en Fest, under hvilken Skolen samtidig tog Afsked med sin mangeaarige Forstander, Navigationsskolebestyrer *Th. P. Funder*, som 2. Maj fylder 70 Aar.

Festen indledtes med, at Forsamlingen sang »Du danske Mand«, hvorefter Hr. Funder gav en Oversigt over Skolens Arbejde og takkede Foreningen til Søfartens Fremme« for den store Støtte. Han udtalte Mindeord over nylig afdøde Navigationslærer Boesen.

Efter Uddeling af Eksamenbeviserne talte Navigationsdirektør, Kommandør Loreck, der takkede Hr. Funder for de mange Aar, han havde virket ved Skolen, ialt i 43 Aar, nemlig 25 Aar som Lærer og 18 Aar som Bestyrer. Kontorchef Grested fra Telegrafvæsenet takkede for det gode Samarbejde, man havde haft med Skolen paa Radiotelegrafiens Omraade.

Formanden for Foreningen til Søfartens Fremme, Admiral F. Cold, overrakte Hr. Funder en stor, smuk Sølvpokal med Inskription som Tak og Paaskønnelse af hans store og fortjensfulde Arbejde.

Navigationsskolebestyrer Funder takkede bevæget.

## PERSONALIA

#### Dødsfald

Kaptajn *N. P. Pedersen* er afgaaet ved Døden i sit Hjem i Nordby paa Fanø, 80 Aar gl. Med ham er en af Fanøs gamle Sejlskibsførere gaaet bort. Kaptajn Pedersen sejlede i sin Tid meget paa Sydhavsværerne og var der ude for mange mærkelige Oplevelser. Han førte den store Fuldrigger »Copley«. Inden han lagde op, var han en Tid Fører af Damperen »Prins Hamlet«.

Medlem af Søretten, Kaptajn *R. C. Nordfalk*, Helsingør, er død, 70 Aar gl. Han begyndte sin Sømandskarriere som Elev paa Skoleskibet »Georg Stage« i 1882 og sejlede senere med danske og udenlandske Sejlskibe. Efter at have læst sine Navigationseksaminer paa Bogø i 1893 blev han Styrmand paa Fuldriggeren »Serapis«, senere Fører af Briggen »Haabet« af Nykøbing S., men gik derefter over i Dampskibe, først i Rederiet Heckscher & Søn, senere i Dampskibsselskabet Carl.

## POSITIONSLISTE PR. 24. APRIL 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Richmond Va. 21.4.  
s.s. *Aase* pass. Gibraltar 13.4. p. R. t. London.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Bahrein Isl. 12.4.  
s.s. *Absalon* ank. Garston 16.4.  
m.s. *African Reefer* ank. Schiedam 18.4.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, pass. Gibraltar p. R. t. Genoa 23.4. udg.  
s.s. *Agnete* ank. Grimshy 20.4.  
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Bordeaux 14.4.  
s.s. *Alabama* ank. Kbhvn. 23.4.  
s.s. *Alf* afg. Kbhvn. 24.4. til Gdynia.  
s.s. *Alfa* ank. St. Louis 18.4.  
s.s. *Algarve* ank. Lissabon 24.4.  
s.s. *Algier* afg. Kbhvn. forv. 26.4. til Antwerpen.  
m.s. *Almena* ank. Tenerife 10.4.  
m.s. *Alsia*, Borch, ank. Bangkok 12.4.  
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Moengo, Holl. Guiana 22.4.  
m.s. *American Reefer* pass. Mona 13.4.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kingston til Cristobal 24.4. udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Hamborg 22.4.  
s.s. *Anna* afg. Malta 15.4.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Manila 9.4.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Moulmein 17.4. hjg.  
s.s. *Anne* ank. Dunkirk 19.4.  
m.s. *Argentina* ank. Frederikshavn 19.4.  
m.s. *Arizona* ank. Rosario 16.4.  
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Danzig 21.4.  
m.s. *Asbjørn*, Bjørk, ank. Taku Bar 15.4.  
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Melbourne 21.4. udg.  
s.s. *Astlaug* pass. Spurn Hd. 21.4. p. R. t. Dakar.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Osaka 24.4.  
s.s. *Astra* ank. Boston (Mass.) 17.4.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. New York 14.4. til Sagua.  
m.s. *Australian Reefer* pass. Tersceira 10.4.  
s.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Agulhas p. R. t. Sydney 23.4. udg.  
s.s. *Avance* oplagt.

### B

s.s. *Belgien* ank. Danzig 19.4.

m.s. *Bente Mærsk* afg. Rouen 9.4.  
s.s. *Bergenhus* ank. Bergen 25.4.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Betta* ank. Bowater 17.4.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Alexandria 20.4.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Danzig 23.4.  
s.s. *Birgitte* afg. Falmouth 14.4. til Famagusta.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. New York 17.4.  
m.s. *Bonita*, Farup, forv. ank. Boston 26.4.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Marseilles til Port Said 25.4. udg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Rotterdam 25.3. til Georgetown.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Gdynia 19.4.  
s.s. *Brasilien* afg. Madeira 25.4. til Stavanger.  
m.s. *Brasilian Reefer* pass. Magellanstrødet 15.4.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Buenos Aires 1.4. til Amsterdam.  
s.s. *Britta* afg. Tonnay 18.4.  
s.s. *Broholm* afg. Kbhvn. 22.4. til Antwerpen.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. New York 20.4.  
s.s. *Brynhild* afg. Santos 4.4. til Lissabon.

### C

m.s. *California* ank. Buenos Aires Red 26.4.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. San Francisco 23.4. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* ank. Los Angeles 16.4.  
s.s. *Carmen* ank. Rotterdam 14.4.  
m.s. *Caroline Mærsk* ank. Ostermoor 21.4.  
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 22.4. til Antwerpen.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Norfolk 17.4.  
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Hanstholm p. R. t. Hamburg 26.4. udg.  
m.s. *Chilean Reefer* pass. Gibraltar 18.4.  
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Aruba 25.4.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. St. Pierre (Martinique) 12.4.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 22.4.  
s.s. *Christiansborg* ank. Hampton Roads 22.4.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Danzig 23.4.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Kolding 19.4. til Lybæk.  
m.s. *Columbia*, Broner, ank. Vancouver 20.4.



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25.4.39

LONDON .....	22,40	MADRID .....	54,00
NEWYORK .....	479,50	AMSTERDAM .....	254,70
BERLIN .....	192,70	STOCKHOLM .....	115,55
PARIS .....	12,85	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	80,05	HELSINGFORS .....	0,05
ZÜRICH .....	107,65	PRAG .....	16,55
ROM .....	25,40	WARSZAWA .....	90 60

s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Kbhvn. 22.4.  
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Zeebrugge 24.4.

## D

s.s. *Dagmar* ank. London 25.4.  
s.s. *Dagmar* afg. Malta 18.4.  
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Kbhvn. 22.4. til Stockholm.  
s.s. *Dania*, Danholt, afg. Danzig 23.4. til Rotterdam.  
m.s. *Danmark*, Christensen, ank. Singapore 24.4. udg.  
m.s. *Danmark* ank. Avonmouth 23.4.  
s.s. *Delaware* afg. Gdynia 24.4. til Gulfen.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Swansea 21.4.  
s.s. *Edu. Nissen* pass. Helsingør 8.4. p. R. t. St. Thomas.  
s.s. *Effie Mærsk* afg. Danzig 21.4.  
s.s. *Egholm* ank. Casablanca 22.4.  
m.s. *Egyptian Reefer* pass. Dungeness 19.4.  
m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Antwerp 21.4.  
s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Zeebrugge 25.4.  
s.s. *Elisabeth* afg. Treport 6.4. til Casablanca.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Cardiff 19.4.  
s.s. *Eller* til B. & W.  
s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 21.4.  
s.s. *Else* ank. Calais 13.4.  
s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.  
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Ayr 21.4.  
m.s. *Emma Mærsk* afg. Las Piedras 18.4.  
s.s. *Energi* oplagt i Marstal.  
s.s. *England*, Stengade, afg. Rotterdam 24.4. til Sluiskil.  
s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
s.s. *Erik Boye* ank. Boston 12.4.  
s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
s.s. *Erna* ank. Famagusta 18.4.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Kingston for St. Thomas 24.4. hjg.  
s.s. *Ester* ank. Bayonne 17.4.  
s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, afg. Svendborg 23.4. til Gdynia.  
s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 11.4. p. R. t. Haifa.  
m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Skagen p. R. t. Hull 26.4. hjg.

## F

m.sk. *Fano* afg. Stubbekøbing 18.4.  
s.s. *Finland* ank. Nyborg 19.4.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Gibraltar p. R. t. Dover 24.4. hjg.  
s.s. *Flynderborg* ank. Seville 22.4.  
s.s. *Frankrig* ank. Sønderborg 18.4.  
s.s. *Fredensborg* ank. Leith 22.4.  
s.s. *Frederiksborg* ank. Grangemouth 22.4.  
s.s. *Freya* pass. Zeebrugge 9.4. p. R. t. Dakar.  
s.s. *Frida* afg. Climbote 9.4.  
s.s. *Frode* ank. New Orleans 22.4.  
s.s. *Fylla* pass. Helsingør 19.4. p. R. t. Frankrig.

## G

s.s. *Georgia* afg. New York 22.4. til Oslo.  
s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 10.4. p. R. t. Jaffa.  
s.s. *Gerda* ank. Partington 18.4.  
s.s. *Gerda Toft* afg. Ghent 17.4.  
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Philadelphia 20.4.  
s.s. *Gorm* afg. Gdynia 18.4. til Santos.  
s.s. *Grete* pass. Gibraltar 18.4.  
m.s. *Grete Mærsk* afg. Philadelphia 21.4.  
s.s. *Grønland*, Fischer, afg. Helsingør 23.4. til Hull.  
s.s. *Gudena* ank. Tyne 19.4.  
s.s. *Gudrun* ank. Gibraltar 21.4.  
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. New York 18.4.  
s.s. *Gunhild* pass. Dungeness 16.4. p. R. t. Goole.  
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Cardiff 20.4.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 1.4. til Bangkok.  
s.s. *Gyda* pass. Helsingør 31.3.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Nørresundby 24.4.  
s.s. *Halldan* ank. Danzig 24.4.  
s.s. *Halland*, Andersen, i Dok i Svendborg.  
s.s. *Hanne* ank. Tyne 9.4.  
s.s. *Hans Broge* pass. Gibraltar 12.4. p. R. t. Kalundborg.  
s.s. *Hans*, From, afg. Rønne 26.4. til Aalborg.

s.s. *Hans Mærsk* afg. Alexandria 20.4.  
s.s. *Harald* ank. Danzig 21.4.  
s.s. *Harriet* ank. Musel 17.4.  
s.s. *Helga* ank. New York 12.4.  
s.s. *Helene* ank. Tolkiis 17.4.  
m.s. *Helvig* afg. Algiers 11.4. til Tel Aviv.  
s.s. *Henry Tegner* pass. Helsingør 16.4. sydg.  
m.s. *Herdis* ank. Liverpool 15.4.  
s.s. *Hilde* pass. Dover 14.4. p. R. t. Dakar.  
s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 24.4.  
s.s. *Holland* afg. Nørresundby 19.4.  
s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 24.4.  
m.s. *Hulda Mærsk* afg. Panama 17.4.

## I

m.s. *India*, Kraup, pass. Malta p. R. t. Antwerp 24.4. hjg.  
s.s. *Inga*, Jensen, oplagt.  
s.s. *Ingeborg S.* afg. Messina 15.4. til Palermo.  
s.s. *Inger* ank. Sete 17.4.  
s.s. *Inger Toft* afg. Kirkeness 24.4.  
s.s. *Irene Maria*, Liisberg, forv. ank. London 25.4.  
m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Tara 19.4. til Amazon River.  
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 24.4. til Methil.  
s.s. *Ivar* ank. Baltimore 22.4.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 23.4.  
s.s. *Jakob Mærsk* ank. Aalborg 14.4.  
m.s. *Jane Mærsk* afg. Rotterdam 19.4.  
m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Dairen 25.4.  
s.s. *Jenny* pass. Dungeness 18.4.  
s.s. *Jessie Mærsk* afg. Zeebrugge 4.4.  
s.s. *Johanne* afg. Swansea 17.4.  
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Safi 11.4.  
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 24.4.  
s.s. *Jonna* ank. Santos 14.4.  
s.s. *Juliane* oplagt.  
m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. Rotterdam 25.4. hjg.  
s.s. *Jutta* ank. Dieppe 18.4.  
s.s. *Jytte* ank. Antwerpen 11.4.  
s.s. *Jægersborg* ank. Oslo 20.4.

## K

s.s. *Kai*, Friis, pass. 28° 30' N. 46° W. 18.4. p. R. t. Florida.  
s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Guanta 21.4.  
s.s. *Karen* afg. Liverpool 14.4.  
s.s. *Karen Toft* ank. Danzig 23.4.  
s.s. *Karla* ank. Wolgast 17.4.  
s.s. *Katholm* ank. Swansea 23.4.  
m.s. *Katrine Mærsk* afg. Abadan 26.3.  
s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Skagen 18.4. vestg.  
s.s. *Kentucky* ank. Frederikshavn 25.4.  
m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Kobe til Dairen 25.4. udg.  
s.s. *Kirsten* pass. Gibraltar 8.4. p. R. t. Alexandria.  
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Antwerp 21.4.  
s.s. *Kjøbenhavn*, Tendal, oplagt i Randers.  
s.s. *Knud* afg. Aalborg forv. 25.4. til Nykøb. F., Gdynia og Danzig.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
s.s. *Knud Villemoes* oplagt.  
s.s. *Knut* afg. Glasgow 18.4. til Pomaron.  
s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 15.4.  
m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Middlesbrough til Antwerp 24.4. udg.  
s.s. *Lars Kruse* ank. Shields 20.4.  
s.s. *Laura* afg. Santos 16.4.  
m.s. *Laura Mærsk* afg. San Pedro 15.4.  
m.s. *Leise Mærsk* afg. Singapore 2.4.  
m.s. *Lexa Mærsk* afg. Odense 18.4.  
s.s. *Lica Mærsk* afg. Manila 13.4.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. St. Lucia 19.4. til Caripito.  
s.s. *Lilleborg* ank. Grimsby 23.4.  
s.s. *Lilian* pass. Burling 17.4.  
s.s. *Lily* afg. Oxelø sund 18.4.  
s.s. *Linda* afg. Santos 13.4.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 20.4. til Grangemouth.  
s.s. *Lotta* pass. Dungeness 6.4.  
s.s. *Lotte* afg. Kbhvn. 13.4. til Gdynia.  
m.s. *Louisiana* ank. Buenos Aires 22.4.  
m.s. *Lundby* forv. afg. Kbhvn. 27.4. til Gesle.

## M

s.s. *M. C. Holm* solgt til Tyskland.  
s.s. *Magnus* afg. Kbhvn. 25.4. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.  
s.s. *Maja* pass. Skagen 17.4.  
m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Bangkok til Singapore 23.4. hjg.  
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. North Sydney 22.4.  
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Yokohama 10.4.  
s.s. *Margit*, Johansen, afg. Cardenas 21.4. til Richmond.

s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 24.4.  
 s.s. *Margrete ank. Susa* 17.4.  
 s.s. *Maria* afg. Inkar 14.4.  
 s.s. *Marianne* afg. Fredericia 18.4.  
 m.s. *Marie Mærsk* ank. Rotterdam 17.4.  
 s.s. *Marie Toft* ank. Tunis 21.4.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Freetown 20.4.  
 s.s. *Marna* afg. Corral 17.4.  
 m.s. *Marocco* ank. Livorno 25.4.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Gdynia 21.4.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Methil 18.4.  
 s.s. *Marx* afg. Tyne 18.4.  
 s.s. *Myland* afg. Santos 19.4. til Madeira.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Colombo til Aden 19.4. hjg.  
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 12.4. til Rotterdam.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Antwerp 19.4.  
 s.s. *Mette* afg. Swansea 6.4. til Livorno.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Hongkong 17.3. til Bangkok.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 25.4.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Lorient 21.4. til Blyth.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Najaden* pass. Kbhvn. 18.4.  
 s.s. *Nancy* afg. Kotka 12.4.  
 s.s. *Nerma* ank. Hull 17.4.  
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 22.4. til River Plate.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Saigon 9.4.  
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Yokohama 21.4.  
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Kbhvn. 25.4. til Danzig.  
 s.s. *Niobe* afg. Zeebrügge 14.4.  
 s.s. *Norco* afg. Svendborg 19.4. til Danzig.  
 m.s. *Nordbo* ank. Cristobal 15.4. p. R. t. Yokohama.  
 s.s. *Nordborg* ank. Fredericia 22.4.  
 s.s. *Nordby* afg. London 21.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Norden* ank. Dairen 16.4.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Santos 12.4. til Buenos Aires.  
 m.s. *Nordhavet* ank. St. John (N.B.) 10.4.  
 m.s. *Nordhval* ank. Seattle 21.3. p. R. t. New York.  
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 12.4. til New York.  
 s.s. *Nordlys* ank. Cristobal 13.4.  
 m.s. *Nordpol* ank. Beaumont 5.4.  
 m.s. *Nordvest* afg. Kobe 15.4. p. R. t. New York.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. London 23.4.

## O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 25.4.  
 s.s. *Olaf* afg. Halmstad 25.4. til Göteborg.  
 s.s. *Olga* afg. Kbhvn. 20.4. til Riga.  
 m.s. *Olga S.* afg. Liverpool 12.4. til Jaffa.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Limassol 21.4.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. St. Lucia 20.4.  
 m.s. *Oregon* afg. Aarhus 25.4. til Stavanger.  
 s.s. *Orion* afg. Antilla (Cuba) 13.4.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Vejle 19.4. til Jarrow.  
 s.s. *Otto Petersen* pass. Dungeness 7.4. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Swansea 21.4.

## P

s.s. *P. Madsen* afg. Freetown 8.4. til Rouen.  
 s.s. *P. N. Damm* ank. Glasgow 19.4.  
 m.s. *Panama*, Paulsen, ank. Kbhvn. 25.4.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Nice 22.4. til Haifa.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Yawata til San Francisco 17.4. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Savannah 13.4.  
 s.s. *Polly* afg. Svendborg 18.4.  
 s.s. *Paula* pass. Drogden 17.4.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Oslo 23.4.

## R

m.s. *Ragnhild* pass. Lizard 13.4. p. R. t. Philadelphia.  
 s.s. *Randa* ank. London 16.4.  
 s.s. *Riga* pass. Skagen 23.4. p. R. t. Goole.  
 s.s. *Rigmor* ank. Sarpsborg 15.4.  
 s.s. *Rikke* pass. Skagen 20.4. sydg.  
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 24.4.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Gdynia 19.4.  
 s.s. *Robert* afg. Zeebrügge 18.4. til Setubal.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Sharpness 21.4.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Huelva 23.4.

## S

s.s. *Saga* afg. Drammen 24.4. til Randers og Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Lake Charles 18.4.

s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Port Medway 20.4.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Aalborg 24.4. til Gdynia.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 23.4.  
 s.s. *Seine* afg. Havre forv. 125.4. til Bordeaux.  
 s.s. *Sejrø*, Teilman-Thomsen, afg. St. Lucia 23.4.  
 m.s. *Selandia*, Væring, afg. Port Swettenham til Malacca 25.4. udg.  
 s.s. *Selma* pass. Æquator 16.4.  
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 12.4.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Nakskov 26.4.  
 s.s. *Sicilien* afg. Antwerpen 19.4. til Alexandria.  
 s.s. *Signe* pass. Skagen 19.4. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Sigrid* pass. Gibraltar 11.4.  
 s.s. *Sigrun* afg. Antwerpen forv. 25.4. til Kbhvn., Aarhus, Middelfart og Randers.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Bordeaux 21.4.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Aalborg 21.4. til Tyne.  
 s.s. *Skagen* ank. Cardiff 22.4.  
 s.s. *Skagerak* ank. Leith 20.4.  
 s.s. *Skandia* afg. North Shields 16.4. til Baton Rouge.  
 s.s. *Skjold* afg. Havre forv. 25.4. til Dunkirk og Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Helsingør 21.4.  
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 23.4.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Rotterdam 22.4.  
 s.s. *Sophie* pass. Skagen 17.4. vestg.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Svendborg 5.4.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 25.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Piræus 23.4. til Saloniki.  
 s.s. *Stella* pass. Gibraltar 17.4.  
 m.s. *Stensby* pass. Cape Race 21.4. p. R. t. Port Alfred.  
 m.s. *Stjerneborg* ank. Cowichan 13.4.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, afg. Kbhvn. 21.4. til Methil.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Fowey 6.4.  
 s.s. *Svanhild* afg. Aalborg 15.4. til New York.  
 s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. forv. 25.4. til Liverpool.  
 s.s. *Svava* afg. Nakskov 22.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Fremantle 8.4.  
 s.s. *Soborg* pass. Dover 25.4.

## T

s.s. *Tarnholm* afg. Kbhvn. forv. 25.4. til Manchester, Liverpool og Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 20.4.  
 s.s. *Tanja* ank. Santos 14.4.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Kolachel 21.4.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Tallinn 25.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Tekla* ank. Marseilles 9.4.  
 s.s. *Tennessee* ank. New York 21.4.  
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 20.4.  
 s.s. *Tomsk* afg. Middelfart 25.4. til Aalborg og N. Sundby.  
 s.s. *Tovetil*, Bang, pass. Kbhvn. 24.4.  
 s.s. *Transporter* afg. Grangemouth 12.4. til Odense.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Helsingør Dok 25.4. til Stettin.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Newcastle-on-Tyne 24.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Tula* afg. Alexandria 18.4. til Djidjelli.  
 m.s. *Tunis* afg. Bcyrouth 24.4. til Mersin.  
 m.s. *Tureby* pass. Buenos Aires Rhed 21.4. p. R. t. New York.

## U

s.s. *Uffe Dok* i Frederikshavn.  
 s.s. *Ulla* afg. Dakar 14.4.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Tayport 21.4.  
 s.s. *Uranienborg* pass. Balboa 20.4.

## V

s.s. *Valborg* ank. Casablanca 17.4.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Seaham 24.4.  
 s.s. *Venus* afg. Puerto Colombia 18.4. til Maracaibo.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Antwerpen 21.4.  
 s.s. *Viborg* ank. Setubal 18.4.  
 s.s. *Viola* afg. London 20.4. til Alexandria via Antwerpen.  
 s.s. *Virginia* afg. Rio 8.4. til Madeira.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Perth 21.4.  
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Skagen 19.4. p. R. t. Ivigtut.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Aalborg 23.3.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 25.4. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. London 20.4.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Rader:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adr.: "Holmald"

Amaliegade 36

**„JOHN CRANE“ Pakning**

Maskinmesterens bedste Ven.

Viggo Petersen, København K.  
Chr. d. 9.s Gade 3. Telf. Central 3664 & 13964

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Rader

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

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

GRUNDLAGT 1848

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

**KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB**

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 · TELE. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olie - H &amp; W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

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

Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.*Det populære  
Lagerøl***TUBORG LAGER ØL  
TUBORG PILSNER****VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telephones:  
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

W A S A (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 26. April 1939.

Nr. 17.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

1224. (T). Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.  
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c.  $55^{\circ} 05' N.$   $14^{\circ} 38' E.$  er for Tiden inddraget for Eftersyn.
1225. (P). Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 16/1080. Stockholm 1939.)  
Omkring den 15. Maj d. A. ombyttes Fyrskibet *Utgrunden* paa c.  $56^{\circ} 20',_8 N.$   $16^{\circ} 14',_8 E.$  midlertidig med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser samme Fyrkarakter.
1226. Sverige E.-Kyst. Indløbet til Nyköping. Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 16/1079. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Örsbaken* paa c.  $58^{\circ} 43' N.$   $17^{\circ} 08' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/109 1939.)
1227. Sverige E.-Kyst. Södertälje—Femörehuvud. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 16/1078. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Korsnäsgrundet* c.  $58^{\circ} 51' N.$   $17^{\circ} 36' E.$  *Algubbsgrundet. Västra Stendörren.*  
(E. f. S. Nr. 1/10 1939.)
1228. Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Klokketønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 16/1129. Stockholm 1939.)  
Klokketønden *Södergrundan* paa c.  $59^{\circ} 15' N.$   $19^{\circ} 05' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 20/1487 1938.)
1229. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 16/1075, 16/1076 og 16/1128. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lys- og Fløjtetønder er atter udlagt paa Station:  
*Myran* c.  $61^{\circ} 36' N.$   $17^{\circ} 29' E.$  *Lilljungfruns angöringsboj. Sundsvallsbukten.*  
(E. f. S. Nr. 4/246 1939.)

1230. **Finland. Bottniske Bugt. Oulu—Haukipudas. Faste Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 9/328. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte faste Sømærker er permanent inddraget:  
*Maijanletto* 65° 07' 50" N. 25° 08' 43" E. *Kropsunkari* 65° 09' 58" N. 25° 11' 17" E.
1231. **Finland. Bottniske Bugt. Oulu—Haukipudas. Ledebaaker nedlagt.**  
(U. f. s. Nr. 9/329 og 9/331. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Ledebaaker er permanent nedlagt:  
*Hoikkahiuvet*, (øvre), c. 65° 08' N. 25° 08' E. *Hiukeenkari* (nedre), c. 65° 08' N. 25° 08' E. *Hiukeen södra* (nedre), *Hiukeen norra* (øvre) og *Hiukeen norra* (nedre), c. 65° 08' N. 25° 07' E. *Hiuvet övre* og *nedre*, c. 65° 08' N. 25° 07' E.
1232. **Finland. Bottniske Bugt. Oulu—Haukipudas. Nye Ledebaaker opført.**  
(U. f. s. Nr. 9/330. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte nye Ledebaaker er opført:  
*Hiuvet övre* paa 65° 07' 39" N. 25° 07' 10" E. En paa Støtter staaende hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten.  
*Hiuvet nedre* paa 65° 07' 27" N. 25° 06' 54" E. En paa Støtter staaende hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten.
1233. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Jakobstad. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/368. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Rummelgrund* c. 63° 45' N. 22° 35' E. *Bredhällan*. *Borgmästargrund*. *Hällö*. *Alholmen övre* og *nedre*.  
(E. f. S. Nr. 3/185 1939.)
1234. **Finland. Bottniske Bugt. Vasa. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/369 og 11/370. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Edvard* c. 63° 05' N. 21° 33' E. *Nikolai*. *Emilia*. *Kasten*. *Vasa övre* og *nedre*. *Brobänken*. *Eklund*. *Östman*. *Tummelsö övre* og *nedre*.  
(E. f. S. Nr. 4/249 1939.)
1235. **Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/375. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Aukkoluoto* c. 60° 21' N. 21° 43' E. *Ruotsalainen*. *Kettumaa*. *Ämmänletto*. *Palva*.  
(E. f. S. Nr. 3/189 1937.)
1236. **Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skærgaard. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/374. Helsingfors 1939.)  
*Loukeenkari* Fyr paa c. 60° 20' N. 21° 50' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/252 1939.)
1237. (T). **Finland. Skärgårdshavet. Utö Havnefyr slukket.**  
(U. f. s. Nr. 11/373. Helsingfors 1939.)  
*Utö* Havnefyr paa c. 59° 47' N. 21° 22' E. er midlertidig slukket.
1238. **Finland. Finske Bugt. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/363, 11/364, 11/365, 11/366 og 11/367. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Andalskär* c. 59° 48' N. 23° 01' E. *Hundhälet*. *Djupkubb*. *Busö*. *Epskär övre* og *nedre*. *Julö*. *Furuholm*. *Aspharu*. *Koön*. *Kalholm övre* og *nedre*. *Stengrund*. *Tvärmanne övre*, *östra* og *västra*. *Ålgsö*. *Påvskär*. *Barösunds lotsstuga*. *Sparvholm*. *Hyklösund*. *Svartö—Höganäs*. *Stora Angestö*. *Porkkala*. *Vormö—Högholm*.  
(E. f. S. Nr. 4/253 og 6/401 1939.)
1239. (T). **Finland. Finske Bugt. Viipuri. Ämmänkivi Fyr ødelagt.**  
(U. f. s. Nr. 11/361. Helsingfors 1939.)  
*Ämmänkivi* Fyr paa c. 60° 42' N. 28° 44' E. er ødelagt og for Tiden slukket.

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

### 1240. (T). Sundet. Helsingør—Hälsingborg. Nivellements-kabel midlertidig afmærket.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/962 og 16/1220 1939 meddeles, at 2 sorte Lystønder, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt i Kabellinien paa dansk Territorium, den ene 1000 m og den anden 2000 m fra Helsingør Havn S.-lige Molehoved ( $56^{\circ} 02' (04'')$  N.  $12^{\circ} 37' (27'')$  E.

(E. f. S. Nr. 13/962 og 16/1220 1939.)

### 1241. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bandholm Havn. Sømærke inddraget. Varpetønde inddraget. Dybde i Havnen.

Baakerne er overet i Pejling c.  $29^{\circ}$ .

1. Ved Indsejlingsrenden er Stagen med sort Diamant paa  $54^{\circ} 51' (14'')$  N.  $11^{\circ} 30' (37'')$  E., paa Rendens E.-Side i Knækket, permanent inddraget.

2. Varpetønden i Svajebassinet er permanent inddraget.

3. Dybden i Havnen er  $2,5$  à  $5,8$  m.

c.  $54^{\circ} 50',3$  N.  $11^{\circ} 29',8$  E.

(Kort Nr. 160. Danske Lods, Side 511. Havnelods, Side 44. Som.-Fort. Side 73. Nr. 29.)

### 1242. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Asuæs Forskov Anlægsbro. Oplysning om Dybde.

Dybden ved Brohovedet er  $2,2$  m.

c.  $55^{\circ} 40',0$  N.  $11^{\circ} 01',2$  E.

(E. f. S. Nr. 39/2801 1938. Kort Nr. 141. Danske Lods, Side 303. Havnelods, Side 39.)

### 1243. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Pynt Bro. Oplysning om Dybde.

Dybden ved Brohovedets S.-Side, ved Duc d'Alben og i Renden til Broen er 10 m.

c.  $55^{\circ} 17',8$  N.  $10^{\circ} 47',7$  E.

(Kort Nr. 143, 141, 142 og 140. Danske Lods, Side 320. Havnelods, Side 41.)

### 1244. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Ertebjerg Bro fjernet.

Ertebjerg Bro paa c.  $54^{\circ} 56',9$  N.  $10^{\circ} 01',9$  E. er fjernet.

(Kort Nr. 154, 152, 150 og 185. Danske Lods, Side 370. Havnelods, Side 54.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 1245. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus S. Dalgas Avenue Bro. Oplysning om Dybde.

Dybden ved Brohovedet er c.  $1,5$  m.

c.  $56^{\circ} 08',4$  N.  $10^{\circ} 12',8$  E.

(Kort Nr. 112. Danske Lods, Side 162. Havnelods, Side 51.)

### 1246. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Aamølle Bro. Oplysning om Dybde.

Sejlrunden ind til Aamølle Bro er uddybet til  $3,1$  m.

c.  $56^{\circ} 41',5$  N.  $10^{\circ} 06',2$  E.

(Kort Nr. 110 og 104. Danske Lods, Side 147. Havnelods, Side 30.)

1247. (P). Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.

*Aalbæk* Havn er for Tiden under Ombygning og Udvidelse. Havnen vil efter Udvidelsen komme til at bestaa af en Yderhavn med 2,8 m Vand og en Inderhavn (den gamle Havn) med 2,5 m Vand. Ydermolerne bliver 2 m høje Stenmoler, Bolværkshøjden i Yderhavnen 1,6 m og i Inderhavnen 1,2 m. I den S.-lige Del af Inderhavnen bygges en Ophalerbedding til mindre Skibe.

Arbejdet er paabegyndt inde fra Land, og Molerne vil under Arbejdet, saavidt Vejrforholdene tillader det, om Natten være afmærket med Flagermuslanterner.

Arbejdet ventes tilendebragt i September d. A.

c. 57° 35',5 N. 10° 25',7 E.

(Kort Nr. 101, 92 og 100. Danske Lods, Side 138. Havnelods, Side 29.)

1248. (T). Sverige. Kattegat. Göteborg. Fyr midlertidig tændt.

(U. f. s. Nr. 16/1090. Stockholm 1939.)

Paa 57° 41' 50" N. 11° 59' 42" E. tændes den 30. April d. A. indtil videre fra Solnedgang til Kl. 2400 et Fyr til Forsøg. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.

1249. Danmark. Limfjorden. Løgstør Bredning. Amtoft Bro. Oplysning om Dybde.

Dybden ved Brohovedet er 2,8 m.

c. 57° 00',3 N. 8° 56',8 E.

(Kort Nr. 104. Danske Lods, Side 460. Havnelods, Side 37.)

1250. Danmark. Limfjorden. Vens Sund. Brojnholt Bro fjernet.

*Brejnholt* Bro paa c. 56° 31',9 N. 8° 35',8 E., ud for Teglværket, 1 Sm NW. for *Askær Odde*, er fjernet.

(Kort Nr. 104. Danske Lods, Side 454. Havnelods, Side 47.)

1251. Sverige. Skagerrak. Sotefjorden. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 15/1018. Stockholm 1939.)

I. Løbet W. om *Hvalö*.

a. Stagen ved Grunden *Bina* paa 58° 29',29 N. 11° 16',95 E. er ombyttet med en sort Stage med Ballon.

b. Stagen ved Grunden *Jonsfly* paa 58° 29',82 N. 11° 16',07 E. er ombyttet med en sort Stage med Ballon.

II. *Hamburg-Sund*:

a. En sort Tønde er udlagt ved Løbets W.-Side paa 58° 32',25 N. 11° 16',70 E.

b. Den røde Tønde paa 58° 33',54 N. 11° 15',87 E. er permanent inddraget.

1252. (T). Norge. Skagerrak. Lyngør. Oplysning om Lods.

(E. f. S. Nr. 7/104. Oslo 1939.)

Lodsstillingen i *Lyngør* vil midlertidig blive inddraget fra den 1. Maj d. A. Sølodserne i *Risor* og *Arendal (Mærdøy)* overtager fra nævnte Dato Lodsningen efter *Lyngørlodsen*.

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1253. Tyskland. Elben. Fyrskib *Elbe 4* flyttet. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 15/1462. Berlin 1939.)

1. Fyrskibet *Elbe 4* er flyttet 700 m i Retningen 206° ud i Midten af Farvandet og ligger nu paa 53° 56' 32" N. 8° 38' 57" E.

2. Efter Fyrskibet *Elbe 4*'s Flytning skal ethvert Dampfartøj, naar dette kan gøres uden Fare, holde sig i den Side af Farvandet, som ligger paa dets Styrbords Side. Man advares imod at komme altfor tæt til Fyrskibet *Elbe 4*.

Skibe med Vej-Ret og Fartøjer med større Dybgaende skal for ind- og udgaende benytte Hovedfarvandet S. for *Luechtergrund*.

Fartøjer med mindre Dybgaende skal, saafremt de ikke løber gennem *Kugelbakenfarvandet*, for indgaende benytte Hovedforvandet og for udgaende det N. for *Luechtergrund* liggende Sidefarvand (*Norder-Farvandet*).

1254. **Holland. IJmuiden. Forbud mod Ankring.**  
(B. a. Z. Nr. 84/1067. 's-Gravenhage 1939.)  
Det er under alle Omstændigheder strængt forbudt at ankre i *Noorder- og Zuider Buiten kanaal*, paa begge Sider af *Fort-eiland* i *IJmuiden* Havn.  
c.  $52^{\circ} 28' N.$   $4^{\circ} 34' E.$
1255. (P). **Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland. Maas Fyrskib ombyttes midlertidig.**  
(B. a. Z. Nr. 89/1120. 's-Gravenhage 1939.)  
Omkring den 24. Maj d. A. vil Fyrskibet *Maas* paa c.  $52^{\circ} 02' N.$   $3^{\circ} 53',_5 E.$  midlertidig for et Tidsrum af c. 4 Uger blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa Toppen af Fyrmasten fører en sort Ballon som Dagmærke. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret. Undervandstaagesignal afgives med Undervandsklokke, en Gruppe paa 4 Slag hver  $12^s$ . Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.
1256. **Belgien. Wester Schelde. Zuid Ballastplaat Fyr atter tændt.**  
(B. a. Z. Nr. 89/1121. 's-Gravenhage 1939.)  
*Zuid Ballastplaat Fyr* paa c.  $51^{\circ} 21' N.$   $4^{\circ} 15',_5 E.$  er atter tændt og den midlertidig udlagte sorte Lystønde *Z—B* inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/261 1939.)
1257. (P). **England. Outer Gabbard Fyrskib forandres.**  
(N. t. M. Nr. 837. London 1939.)  
Omkring den 7. Juli d. A. ombyttes *Outer Gabbard Fyrskib* paa c.  $52^{\circ} 00' N.$   $2^{\circ} 04' E.$  med et rødmalet Fyrskib med et Fyrtaarn midtskibs. Fyrkarakteren bliver hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $20^s$ . Taagesignalerne bliver uforandret.  
(Kort Nr. 91.)
1258. (T). **Skotland. Firth of Forth. Hound Point. Lystønde midlertidig udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 803. London 1939.)  
En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $6^s$ , er midlertidig udlagt paa  $56^{\circ} 00' (30'') N.$   $3^{\circ} 20' (30'') W.$ ,  $0,5$  Sm  $40^{\circ}$  fra Baaken tæt NW. for *Hound Point*.  
(Se Tillæg.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1259. **Frankrig. Le Havre. Lystønde udlagt.**  
(A. a. N. Nr. 14/1036. Paris 1939.)  
En grøn Lystønde, der viser rødt, fast Lys er, som Afmærkning for en Forsøgsbaake, udlagt c. 600 m NW. for Fyret *Digue Nord*, der er beliggende paa c.  $49^{\circ} 22',_2 N.$   $0^{\circ} 05',_4 E.$
1260. **Frankrig. Calvados. Oplysning om Semaforer.**  
(A. a. N. Nr. 14/1034. Paris 1939.)  
1. Semaforen *La Percée* paa c.  $49^{\circ} 23',_7 N.$   $0^{\circ} 56',_2 W.$  er permanent nedlagt.  
2. En ny Semafor *Longues* er opført paa c.  $49^{\circ} 20',_5 N.$   $0^{\circ} 42',_8 W.$
1261. (T). **England S.-Kyst. Portland. Løb lukket for Trafik.**  
(N. t. M. Nr. 834. London 1939.)  
*East Ship Channel* er indtil videre lukket for al Trafik.  
c.  $50^{\circ} 35' N.$   $2^{\circ} 25' W.$
1262. **Skotland W.-Kyst. Loch Hourn. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 839. London 1939.)  
Nedennævnte Grunde ligger i vedføjede Afstande og Retninger fra Toppen af *Eilean a'Mhuineil*, der er beliggende paa c.  $57^{\circ} 06' N.$   $5^{\circ} 34' W.$ :  
a. En  $5,9$  m Grund —  $0,82$  Sm  $14^{\circ}$ .  
b. En  $10,1$  m Grund —  $0,47$  Sm  $119^{\circ}$ .  
(Se Tillæg.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1263. (T). Frankrig. Loire Munding. Ile Dumet. Fyr slukkes midlertidigt.  
(A. a. N. Nr. 14/1032. Paris 1939.)  
Ile Dumet grønne, faste Fyr paa c.  $47^{\circ} 24',_8$  N.  $2^{\circ} 37',_2$  W. vil være slukket fra 1. Maj d. A. og indtil videre.
1264. Frankrig. Saint-Nazaire. Tønde udlagt.  
(A. a. N. Nr. 14/1037. Paris 1939.)  
En sort Tønde med cylindrisk Topbetegnelse er udlagt c. 60 m SE. for Fyret *Vieux-Môle*, der er beliggende paa c.  $47^{\circ} 16',_3$  N.  $2^{\circ} 11',_8$  W.
1265. Spanien NW.-Kyst. Puerto de Bayona Anduvning. Monte Ferro. Oplysning om kendeligt Monument.  
(A. a. l. N. Nr. 7/143. San Fernando 1939.)  
Paa Toppen af *Monte Ferro* er paa  $42^{\circ} 09'$  ( $33''$ ) N.  $8^{\circ} 50'$  ( $37''$ ) W. rejst et 25 m højt Monument.
1266. Spanien SW.-Kyst. Guadiana Floden. Dybde aftaget.  
(N. f. S. Nr. 14/1404. Berlin 1939.)  
Dybden paa Barren er aftaget c. 0,6 m.  
c.  $37^{\circ} 09'$  N.  $7^{\circ} 22'$  W.
1267. (T). Spanien SW.-Kyst. Broa de Sanlúcar de Barrameda. Lystønder genudlagt.  
(A. a. l. N. Nr. 7/144. San Fernando 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1191 1939 meddeles, at følgende Lystønder er genudlagt:  
a. Lystønde No. 2, *Salmedina*, W. for Banken paa c.  $36^{\circ} 45',_5$  N.  $6^{\circ} 28',_9$  W., viser midlertidigt hvidt, fast Lys.  
b. Lystønde No. 3 viser normal Fyrkarakter.  
c. Lystønde No. 13, *Barronal*, paa  $36^{\circ} 47'$  ( $24''$ ) N.  $6^{\circ} 22'$  ( $54''$ ) W., viser normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 16/1191 1939.)
1268. Spanien SW.-Kyst. Puerto de Cádiz. Lystønde genudlagt.  
(A. a. l. N. Nr. 7/145. San Fernando 1939.)  
Lystønden *Cabezo de los Asnos* paa c.  $36^{\circ} 35',_5$  N.  $6^{\circ} 22',_6$  W. er atter udlagt paa Station og viser normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 50/3888 1937.)
1269. Spanien SW.-Kyst. Sancti-Petri. Oplysning om Fyr.  
(A. a. l. N. Nr. 7/165. San Fernando 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/1116 1939 meddeles, at af Fyrene ved *Sancti-Petri* er kun *Castillo del Islote de Sancti-Petri* Fyr paa c.  $36^{\circ} 22'$  N.  $6^{\circ} 13'$  W. tændt.  
(E. f. S. Nr. 15/1116 1939.)
1270. Marokko W.-Kyst. Larache. Oplysning om Fyr.  
(A. a. l. N. Nr. 6/132 og 7/146. San Fernando 1939.)  
a. *Punta Nador* Fyr paa c.  $35^{\circ} 12'$  N.  $6^{\circ} 09'$  W., 0,75 Sm W. for *Larache* Havn, er indrettet som Luftfyret og viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,33^s$ , Mørke  $3,43^s$ , Blink  $0,33^s$ , Mørke  $10,91^s$ . Synsvidde: 30 Sm.  
b. Det hvide Blinkfyret paa Yderenden af den under Bygning værende Bølgebryder paa c.  $35^{\circ} 12'$  N.  $6^{\circ} 09'$  W. har en Synsvidde paa 9,5 Sm.
1271. Afrika W.-Kyst. Kongo-Floden. Bulambemba Point. Oplysning om Fyrs Plads.  
(N. t. M. Nr. 812. London 1939.)  
*Bulambemba Point* Fyr ligger paa c.  $6^{\circ} 03'$  S.  $12^{\circ} 26'$  E., c. 0,1 Sm  $353^{\circ}$  fra den i Kortet angivne Plads og  $6,65$  Sm  $78^{\circ}$  fra *Ponta Padrao* Fyr. — Fyret er uforandret.  
(E. f. S. Nr. 51/3490 1936.)

1272. Azorerne. Sao Miguel. Ponta Delgada S. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 15/1489. Berlin 1939.)  
En Dybde paa 42 m rapporteres at være fundet paa  $37^{\circ} 40' 55''$  N.  $25^{\circ} 40' 15''$  W.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
1273. Cuba S.-Kyst. Port Nima Nima. Bro ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 14/840. Washington 1939.)  
Ladebroen ved *Port Nima Nima* er ødelagt, og den yderste Ende er delvis under Vand.  
c.  $19^{\circ} 57'$  N.  $75^{\circ} 59'$  W.
1274. Cuba S.-Kyst. Cienfuogos Harbour. Fyr forandret. Lystønde gonudlagt.  
(N. t. M. Nr. 14/839. Washington 1939.)  
1. Fyret paa  $22^{\circ} 08'$  ( $13''$ ) N.  $80^{\circ} 28'$  ( $03''$ ) W., der afmærker Rørledningen W. for *Punta de la Majagua*, er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyrmast.  
2. Sort Lystønde No. 1, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , er gonudlagt c. 2800 m  $324\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Punta de los Colorados* Fyr ( $22^{\circ} 02' 00''$  N.  $80^{\circ} 26' 30''$  W.).
1275. Martinique. Fort de France Bugt. Oplysning om Grunde.  
(N. t. M. Nr. 13/776. Washington 1939.)  
1.  $8,40$  m Pullen, der i Kortet er angivet at ligge  $0,42$  Sm  $252^{\circ}$  fra *Fort St. Louis* Flagstang, som er beliggende paa  $14^{\circ} 36' 00''$  N.  $61^{\circ} 04' 30''$  W., eksisterer ikke.  
2. Mindste Dybde paa Grunden  $0,33$  Sm  $246^{\circ}$  fra den i (1) nævnte Flagstang er  $8,22$  m.  
3. En Grund med  $7,32$  m Vand er fundet paa  $14^{\circ} 33' 21''$  N.  $61^{\circ} 02' 42''$  W., ud for *Pt. Rose*.
1276. Aruba. Seroe Colorado. Fyr forandret.  
(B. a. Z. Nr. 89/1127. 's-Gravenhage 1939.)  
*Seroe Colorado* Fyr paa c.  $12^{\circ} 25'$  N.  $60^{\circ} 52',5$  W., paa *Aruba* SE.-Pynt, er blevet elektrificeret. Fyret viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $5^s$ , Synsvidde: 19 Sm.
1277. Brasilien. Bahia de Guanabara. Lage do Canal. Tønde udlagt.  
(A. a. N. Nr. VI/28. Rio de Janeiro 1939.)  
En sort og rød, vandret sribet Tønde er udlagt paa c.  $22^{\circ} 50'$  S.  $43^{\circ} 10'$  W.,  $0,76$  Sm  $312^{\circ}$  fra *Passagem* Fyr, som Afmærkning for Grunden *Lage do Canal*.
1278. (T). Brasilien. Santa Martha Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
(A. a. N. Nr. VI/30. Rio de Janeiro 1939.)  
Taagesignalet ved *Santa Martha* Fyr paa c.  $28^{\circ} 36'$  S.  $48^{\circ} 49'$  W. er for Tiden ude af Virksomhed.
1279. (P). Mexiko W.-Kyst. Sihuatanejo Bugt. Punta Garrobo. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 13/779. Washington 1939.)  
Paa *Punta Garrabo* ved Indløbet til *Sihuatanejo* Bugt er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ . Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 14 Sm. Fyrets Plads antages at være  $17^{\circ} 36'$  ( $30''$ ) N.  $101^{\circ} 33'$  ( $15''$ ) W.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1280. Spanien S.- og E.-Kyst. Havne atter aabne for Trafik.  
(A. a. l. N. Nr. 7/166. San Fernando 1939.)  
Havnene *Almeria*, *Cartagena*, *Alicante*, *Valencia* og *Sagunto* er atter aabne for Trafik.



**1281. Spanien E.-Kyst. Fyr atter tændt.**

(A. a. l. N. Nr. 7/167. San Fernando 1939.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Cabo Gata* c.  $36^{\circ} 43',_0$  N.  $2^{\circ} 11',_2$  W. *Cabo de las Huerta*  $38^{\circ} 21' 04''$  N.  $0^{\circ} 24' 16''$  W. *Santa Pola*  $38^{\circ} 12' 26''$  N.  $0^{\circ} 30' 47''$  W. *San Carlos de la Rápita* c.  $40^{\circ} 37',_0$  N.  $0^{\circ} 36',_0$  E. *Puerto de los Alfaques* c.  $40^{\circ} 34',_2$  N.  $0^{\circ} 36',_8$  E. *Punta de la Baña*  $40^{\circ} 33' 34''$  N.  $0^{\circ} 39' 40''$  E. Fyrene i *Puerto de Tarragona* c.  $41^{\circ} 05'$  N.  $1^{\circ} 14'$  E.

**1282. (T). Spanien E.-Kyst. Fyr under Reparation.**

(A. a. l. N. Nr. 7/167. San Fernando 1939.)

Nedennævnte Fyr er under Reparation:

*Cabo Tortosa*  $40^{\circ} 43' 07''$  N.  $0^{\circ} 53' 54''$  E. *Puerto del Fangar*  $40^{\circ} 47' 23''$  N.  $0^{\circ} 46' 04''$  E. *Cabo Salou*  $41^{\circ} 03' 18''$  N.  $1^{\circ} 10' 15''$  E.

**1283. (T). Spanien E.-Kyst. Girona. Fyr tændt og forandret.**

(A. a. l. N. Nr. 7/149. San Fernando 1939.)

1. *San Feliú de Guixols* Fyr paa c.  $41^{\circ} 46',_0$  N.  $3^{\circ} 20',_0$  E., 526 m SW. for *Calo de Capellanes* paa Yderenden af Bølgebryderen, viser grønt, fast Lys.

2. *Cabo Creus* Fyr paa  $42^{\circ} 19' (02'')$  N.  $3^{\circ} 18' (54'')$  E., 500 m fra *Punta Esquena*, viser hvidt, fast Lys.

3. *Punta Sernella (Puerto de la Selva)* viser normal Fyrkarakter.

**1284. Baleariske Øer. Fyr atter tændt.**

(A. a. l. N. Nr. 7/168. San Fernando 1939.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Paa *Ibiza*:

*Isla Tagomago* c.  $39^{\circ} 01',_9$  N.  $1^{\circ} 39',_1$  E. *Isla Conejera*  $38^{\circ} 59' 32''$  N.  $1^{\circ} 12' 44''$  E.

Paa *Mallorca*:

*Isla Cabrera*  $39^{\circ} 07' 40''$  N.  $2^{\circ} 55' 16''$  E. *Punta de las Sulinas*  $39^{\circ} 15' 50''$  N.  $3^{\circ} 03' 10''$  E. *Cap Gros (Soller)*  $39^{\circ} 47' 45''$  N.  $2^{\circ} 40' 52''$  E. Fyrene paa *Punta Tramontana* og *Cabo Llebeix* paa *Isla Dragonera* c.  $39^{\circ} 35'$  N.  $2^{\circ} 19'$  E.

**1285. Frankrig. Port de Bouc. Fyrbelysning forandret.**

(A. a. N. Nr. 14/1031. Paris 1939.)

1. *Tour du Fort* Fyr paa c.  $43^{\circ} 23',_0$  N.  $4^{\circ} 59',_2$  E., ved S.-Siden af Indløbet, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12 s., Lys 4 s., Mørke 1 s., Lys 4 s., Mørke 1 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. Synsvidde: 18 Sm for hvidt og 15 Sm for rødt og grønt Lys.

2. Paa *Pointe Saint-Antoine* paa c.  $43^{\circ} 23',_7$  N.  $4^{\circ} 59',_1$  E., paa Kysten E. for *Øen Fort-de-Bouc*, er tændt et nyt Fyr, der viser grønt Hurtigblink, 60 Blink pr. Min. Flammens Højde: 4,5 m. En lille, rødmalet Fyrbaake.

(E. f. S. Nr. 14/1059 1939.)

**1286. Sardinien S.-Kyst. Isola dei Cavoli. Skær.**

(N. f. S. Nr. 16/1561. Berlin 1939.)

a. Et Skær med 3,6 m Vand ligger paa c.  $39^{\circ} 05'$  N.  $9^{\circ} 32'$  E., 0,43 Sm  $272^{\circ}$  fra Fyret.

b. Et Skær med 4,6 m Vand ligger 0,33 Sm  $291^{\circ}$  fra Fyret.

**1287. Italien W.-Kyst. Spezia Bugt. Lerici. Baake fjernet.**

(N. f. S. Nr. 15/1474. Berlin 1939.)

Stangbaaken paa *Secca Lavoina* paa c.  $44^{\circ} 05'$  N.  $9^{\circ} 54'$  E., c. 370 m  $29^{\circ}$  fra Fyret paa Hovedet af Molen, er fjernet.

**1288. (T). Italien W.-Kyst. Spezia Anduvning. Vrag.**

(A. a. N. Nr. 12/21. Genua 1939.)

Et Vrag ligger sunket paa c.  $44^{\circ} 03'$  N.  $9^{\circ} 54'$  E., c. 1 Sm W. t. S. for *Telaro*.

**1289. Italien W.-Kyst. Civitavecchia N. Taarn nedrevet.**

(N. f. S. Nr. 15/1475. Berlin 1939.)

*Trincere* Taarn paa c.  $42^{\circ} 15'$  N.  $11^{\circ} 40'$  E. er nedrevet.

1290. (T). Italien W.-Kyst. Gaeta. Vrag.  
(A. a. N. Nr. 12/22. Genua 1939.)  
Et Vrag, hvoraf en Del rager over Vandet, ligger sunket paa c.  $41^{\circ} 13' N.$   $13^{\circ} 35' E.$ , 440 m  $341^{\circ}$  fra Hovedet af *S. Antonio* Mole. Vraget er om Dagen afmærket med et rødt Flag og om Natten med et rødt, fast Fyr.
1291. Sicilien. Messina. Oplysning om Fyr.  
(N. f. S. Nr. 16/1564. Berlin 1939.)  
a. *Foro Campana* Fyrs Synsvidde er 7 Sm.  
b. *Banchina della Capitaneria* Fyrs Synsvidde er 8 Sm.  
c.  $38^{\circ} 12' N.$   $15^{\circ} 34' E.$
1292. Italien. Adriaterhavet. Istrien. Medolino Bugt. Punta Munat. Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 15/1479. Berlin 1939.)  
Det hvide og røde, faste Fyr paa c.  $44^{\circ} 48' N.$   $13^{\circ} 55' E.$  er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver  $2^s$ . Synsvidde: 11 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys.
1293. Tunis. Susa. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 816. London 1939.)  
Lysvinklerne i Fyret paa Hovedet af den yderste Bølgebryder paa c.  $35^{\circ} 49' N.$   $10^{\circ} 40' E.$  er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:  
a. Grønt i Pej. fra  $148^{\circ}$  til  $281^{\circ}$ . b. Hvidt i Pej. fra  $281^{\circ}$  til  $148^{\circ}$ .
1294. Marokko. Islas Chafarinas. Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 7/158. San Fernando 1939.)  
Alle Fyrene paa *Islas Chafarinas* er atter tændt. c.  $35^{\circ} 11' N.$   $2^{\circ} 25' E.$
1295. Marokko. Puerto de Melilla og Halvøen Tres Forcas. Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 7/169 og 7/170. San Fernando 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
Alle Fyrene i *Puerto de Melilla* c.  $35^{\circ} 17',7 N.$   $2^{\circ} 56',5 W.$  Lystønden ved S.-Dæmningen, 1450 m fra Udgangspunktet paa c.  $35^{\circ} 17' N.$   $2^{\circ} 56' W.$ , er forandret, idet Perioden er  $5^s$ .  
*Los Farallones* c.  $35^{\circ} 26' N.$   $2^{\circ} 57' W.$   
*Cabo Tres Forcas* c.  $35^{\circ} 26',8 N.$   $2^{\circ} 58',5 W.$  Fyrets Synsvidde er midlertidig betydelig formindsket.  
*Cala Tramontana* c.  $35^{\circ} 24',3 N.$   $3^{\circ} 01',3 W.$   
(E. f. S. Nr. 14/1158 1937.)

#### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1296. (T). Persiske Bugt. Ras-at-Tannura Anduvning. Opmaalingsbaake udlagt.  
(N. t. M. Nr. 817. London 1939.)  
En flydende Baake med et sort Flag er midlertidig udlagt paa  $26^{\circ} 51' (10'') N.$   $50^{\circ} 56' (35'') E.$  Baaken vil senere blive ombyttet med en Tønde.
1297. (P). Madagascars E.-Kyst. Mangerivi Bugt. Nosi Akao. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 846. London 1939.)  
Paa Toppen af Øen er paa c.  $12^{\circ} 48' S.$   $49^{\circ} 51' E.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $20^s$ . Synsvidde: 20 Sm. Betontaarn.
1298. (P). Madagascars E.-Kyst. Mangerivi Bugt. Barracouta Island. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 847. London 1939.)  
Paa N.-Enden af Øen er paa c.  $12^{\circ} 48' S.$   $49^{\circ} 53' E.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $2^s$ .
1299. Indiske Ocean. Rodriguez Island. Mathurin Bugt. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 794. London 1939.)  
Spidstønden, der afmærkede Undervandshindringen i *Mathurin* Bugt paa c.  $19^{\circ} 40' S.$   $63^{\circ} 26' E.$ , c. 0,8 Sm  $22^{\circ}$  fra det røde, faste Forfyr, er permanent inddraget.

1300. **Bengalske Bugt. Birma. Kyauk Pyu Harbour. Oplysning om Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 818. London 1939.)  
1. En sort Spirtønde med Ballon er udlagt paa  $19^{\circ} 27' (45'') N. 93^{\circ} 30' (45'')$   
E.,  $1,65$  Sm  $155\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Midten af *Pagoda Rock*.  
2. Den sorte Stumptønde c.  $0,2$  Sm  $290^{\circ}$  fra (1) er permanent inddraget.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1301. **Sunda Øerne. Banka Stræde S.-lige Indløb. Stanton Passage. Puller.**  
(B. a. Z. Nr. 92/1179. 's-Gravenhage 1939.)  
Nedennævnte Puller er fundet i *Stanton Passage*:  
a.  $8\frac{1}{2}$  m — Sand —  $3^{\circ} 03' 53'' S. 106^{\circ} 21' 15'' E.$   
b.  $7\frac{1}{2}$  m — Sand —  $3^{\circ} 04' 14'' S. 106^{\circ} 21' 37'' E.$   
c.  $7\frac{1}{2}$  m — Sand —  $3^{\circ} 04' 26'' S. 106^{\circ} 21' 49'' E.$   
d.  $9\frac{1}{2}$  m — Mudder, Sand —  $3^{\circ} 05' 18'' S. 106^{\circ} 22' 40'' E.$   
e.  $9\frac{1}{2}$  m — Mudder, Sand —  $3^{\circ} 06' 07'' S. 106^{\circ} 23' 30'' E.$
1302. **Sunda Øerne. Gaspar Stræde. Macclesfield Stræde. Pulle.**  
(B. a. Z. Nr. 92/1180. 's-Gravenhage 1939.)  
En Pulle med 10 m Vand, Korall, er fundet paa  $2^{\circ} 42' 40'' S. 106^{\circ} 56' 25'' E.$
1303. **Fransk Indokina. Donnai (Saigon) Floden. Grunde.**  
(N. f. S. Nr. 16/1579. Berlin 1939.)  
a. En Grund med  $4,9$  m Vand er fundet  $3,08$  Sm  $229^{\circ}$  fra *Cape St. Jacques Fyr*.  
b. En Grund med  $4,6$  m Vand er fundet  $2,75$  Sm  $231^{\circ}$  fra *Cape St. Jacques Fyr*.  
*Cape St. Jacques (Nui Vung Tan) Fyr*: c.  $10^{\circ} 20' N. 107^{\circ} 05' E.$
1304. **Filippinerne. Sulu Sea. Tubbataha Reef. Fyr atter normalt.**  
(B. a. Z. Nr. 88/1115. 's-Gravenhage 1939.)  
*Tubbataha Reef* Gruppe-Blinkfyrs Synsvidde er atter normal. c.  $8^{\circ} 44' N. 119^{\circ} 49' E.$   
(E. f. S. Nr. 13/1008 1939.)
1305. **Kina. Swatow. Trafikbestemmelser.**  
(N. f. S. Nr. 18/1581. Berlin 1939.)  
a. Det er kun tilladt Skibe at løbe ind i Havnen mellem Kl. 0600 og 1800 og at forlade Havnen mellem Kl. 0600 og 2000.  
b. Nedennævnte Fyr slukkes dagligt Kl. 2000: *Cape of Good Hope* c.  $23^{\circ} 14',3 N. 116^{\circ} 48',4 E.$  *Sugarloaf Island* c.  $23^{\circ} 19',6 N. 116^{\circ} 45',4 E.$
1306. **Kina. Chinchu Harbour Anduvning. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 795. London 1939.)  
Et Skær med under  $1,8$  m Vand rapporteres at ligge paa c.  $24^{\circ} 49' N. 118^{\circ} 50' E., 3$  Sm  $111^{\circ}$  fra E.-Spidsen af *Tatoi Island*.
1307. **Japan. Houshu S.-Kyst. Kakesuka Minato. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 820. London 1939.)  
Det hvide, faste Fyr paa c.  $34^{\circ} 39' N. 137^{\circ} 49' E.$  er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $5^s$ . Synsvidde: 12 Sm.
1308. **(T). Japan. Kyushu. Beppu Bugt. Undervandshindring. Advarsel.**  
(N. t. M. Nr. 796. London 1939.)  
En eksplosiv Undervandshindring er midlertidigt udlagt paa c.  $33^{\circ} 18' N. 131^{\circ} 41' E., 5,4$  Sm  $55^{\circ}$  fra *Oita* hvide Blinkfyr.  
Opmærksomheden henledes paa, at det er farligt at navigere i Nærheden af Undervandshindringen.

1309. Japan. Sikoku S.-Kyst. Muroto Saki Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 16/1583. Berlin 1939.)  
*Muroto Saki* Fyr paa c. 33° 15' N. 134° 11' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Synsvide: 30 Sm.
1310. Japan. Kyushu W.-Kyst. Nagasaki Harbour. Baaker ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 819. London 1939.)  
Baakerne, der afmærker *Gonnei Dashi* henholdsvis 0,01 Sm 127° og 0,58 Sm 132° fra *Naginata Saki* Fyr, er ødelagt.  
c. 32° 42' N. 129° 50' E.
1311. Australien. Queensland. Moreton Bugt. Venus Banks. Lystønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 849. London 1939.)  
Lystønden, der viste rødt Et-Blink, og som var udlagt paa c. 27° 00' S. 153° 21' E., c. 3,67 Sm 351° fra *Comboyuro Point* Fyr, er permanent inddraget.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

1312. Bestemmelser for Ruter for Handelsskibe i Middelhavet og for Undervandsbaadsøvelsesomraader ophævet.  
(N. t. M. Nr. 811. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 2/159 1939 annulleres.
1313. (T). Sverige. Midlertidig Udvidelse af Sendetider for visse Radiofyr.  
(U. f. s. Nr. 15/1072. Stockholm 1939.)  
I Tiden indtil 7. Oktober d. A. vil nedennævnte Radiofyr til bestemte Tider hver Dag udsende Signaler hver 6<sup>m</sup>, ikke alene under Taage og i usigtbart Vejr, men ogsaa i klart Vejr:
- |                      |   |
|----------------------|---|
| <i>Svenska Björn</i> | c. 59° 36' N. 19° 56' E. — Kl. 0900—1400, Kl. 1600—2100.  |
| <i>Almagrundet</i>   | c. 59° 09' N. 19° 09' E. — Kl. 0830—2100.   |
| <i>Landsort</i>      | c. 58° 44' N. 17° 52' E. — Kl. 0830—1800.   |
| <i>Ölandsrev</i>     | c. 56° 07' N. 16° 34' E. — Kl. 0900—1100, Kl. 1530—1730.  |
| <i>Kullen</i>        | c. 56° 18' N. 12° 27' E. — Kl. 0515—0700 (ikke Mandage), Kl. 1000—1730, Kl. 2030—2230 (ikke Søndage). |
| <i>Vinga</i>         | c. 57° 34' N. 11° 36' E. — Kl. 1000—1200, Kl. 1430—1730.  |
- De anførte Klokkesæt er *mellemeuropæisk* Tid.  
Naar Fyrskibene *Svenska Björn*, *Almagrundet*, *Ölandsrev* og *Vinga* er ombyttet med Reservefyrskibe, afgives ikke Signaler.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| Korts eller<br>Bogs Nr. | <i>England:</i>  |
| N 1442                  | Adriatic Sea. — Venezia.<br>Lat. 45° 23' 30" N. to 45° 27' 51" N.<br>Long. 12° 18' 09" E. to 12° 27' 30" E.  |
| N 3077                  | Plans on the Coast of Chile. — Caleta Gatico and Rada de Cobija. — Tocopilla. — Antofagasta. — Playa del Horno. — Caleta Constitucion. — Rada Blanco Encalada. |
| R 483 A                 | Trinidad island and Gulf of Paria.   |
| R 1828                  | England. — The Downs.  |
| R 3497                  | River Humber. — Thorngumbald lights to Barton haven.   |
| R 379                   | Fiji. — Vatu Ira channel.  |
| R 1738                  | Prince Edward Island. Hillsborough bay.  |

## Tillæg.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1314. Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Oplysning om Fyr.  
*Grenaa Havn E.-lige* Vinkelfyr paa E.-Molens Hoved paa  $56^{\circ} 24' 47''$  N.  $10^{\circ} 56' 47''$  N.  $10^{\circ} 56' 07''$  E., der skulde vise c. 45 Formørkelser pr. Minut, viser i Stedet for c. 20 Blink pr. Minut. Nærmere Oplysninger vil fremkomme senere.  
 (Kort Nr. 102. Danske Lods, Side 154. Havnelods, Side 74. Fyr-Fort. Nr. 154.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1315. (T). England. Spurn Point Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 (N. t. M. Nr. 852. London 1939.)  
 Fyrskibet *Spurn Point* paa c.  $53^{\circ} 34'$  N.  $0^{\circ} 14'$  E. er midlertidig ombyttet med et sortmalet Reservefyrskip med en Ballon paa Toppen af Masten. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>. Taagesignalet er To-Stød hver 20<sup>s</sup>. Reservefyrskipet er ikke forsynet med Undervandsignal eller Radiofyr.
1316. (T). Skotland. Firth of Forth. Midlertidig Afmærkning af Aabning i Undervandshindring forandret.  
 (N. t. M. Nr. 865. London 1939.)  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/1099 1939 meddeles, at det midlertidige Fyr (b) 1,11 Sm  $198^{\circ}$  fra *Oxcars* Fyr er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise grønt Et-Blink hver  $4\frac{1}{2}$ <sup>s</sup>.  
 c.  $56^{\circ} 00'$  N.  $3^{\circ} 17'$  W.  
 (E. f. S. Nr. 15/1099 1939.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1317. (T). England S.-Kyst. Weymouth og Portland. Flaadøvelser. Fyr slukkes midlertidig. Advarsel.  
 (N. t. M. Nr. 867. London 1939.)  
 Natten mellem den 29. og 30. April d. A. vil en Del af den *britiske* Krigsflaade fra Kl. 1800 til Kl. 0700 afholde Øvelser i Nærheden af *Weymouth* og *Portland*. Krigsskibene vil sejle uden Lanterner, og der vil blive anvendt Projektører.  
 Nedennævnte Fyr vil være slukket ovennævnte Nat fra Solnedgang den 29. April: Fyret paa Hoved A af *Portland* Bølgebryder, alle Fyr og Fyrbaaker paa *Portland* Bølgebrydere og alle Havnefyre i *Weymouth* Bugt.  
 c.  $50^{\circ} 35'$  N.  $2^{\circ} 24'$  W.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

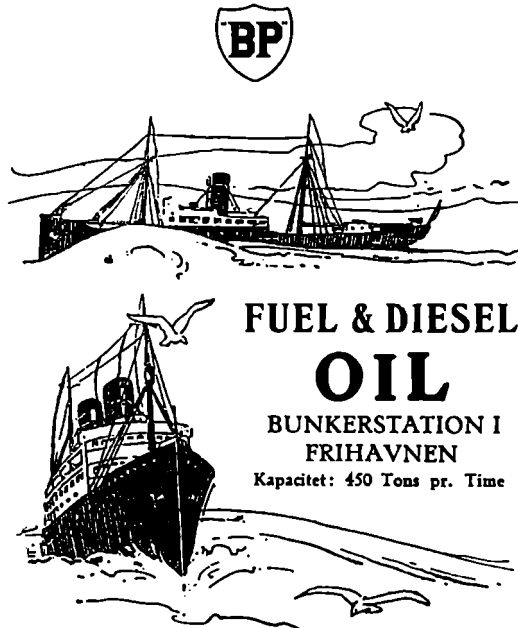
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**



*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## **JAN M. LYNGBY** INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## **DAMP-DYNAMOER** med Dampmaskiner System »Hindley«

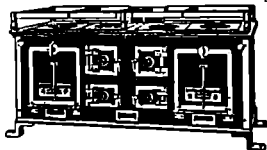
fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*Iøvrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner  
Kulsyre-Ildslukningsanlæg  
Brandalarmeringsanlæg  
Oliefyringsanlæg  
Staalpropeller  
Oliefiltre  
Fodevandsforvarmere

Fodevandsfiltre  
Evaporatorer  
Armatuer  
Pumper  
Ventilatorer  
etc.

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

## + DANSKE HAVNE +

**ESBJERG**

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Breddede 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Flojtelønder og flere Fyrlønder. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lods- og Bugsering efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Læsning: Losning og Læsning besorges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Flytfade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Fritager ved Toldboden.

**FAABORG**

Indsejlsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lods- og Vand. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlakibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

**FREDERIKSHAVN**

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerede Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1908 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran loftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

**KØBENHAVN**

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langelliekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 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 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerede Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Læsning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejs.

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

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlakibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

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

Losning og Læsning. I Frihavnen besorges Losning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornløscapparater. 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornløscapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

**HELSINGØR**

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneafgift for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskipet „Lappegrund“. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

**NYBORG**

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lub. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandot. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering efter Aftale. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Læsning besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

**RUDKJØBING**

Indsejlsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losning og Læsningssomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 18

TORS DAG 4. MAJ 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### KRIGSFORSIKRING FOR DANSKE SKIBE OG VARER

Den spændte udenrigspolitiske Situation med dens Muligheder for krigerske Forviklinger har ogsaa herhjemme medført Foranstaltninger, der minder om dem, vi husker fra Verdenskrigens Tid.

Der har saaledes i nogen Tid været forhandlet om Dannelsen af en Krigs-Søforsikring for saavel Skibe som Varer.

Som bekendt har bl. a. Englands og derefter en Række andre Landes, ogsaa de skandinaviske, Søassurandør-Organisationer foretaget kraftige Forhøjelser, op til 200—400 pCt., for Forsikringspræmierne for Varetilførsler pr. Skib. Forhøjelserne har varieret noget efter de Farvande, der skulde passeres.

Samtidig dermed har der i stærkt stigende Grad vist sig Vanskeligheder for de mindre Staters Søassurandører ved, saaledes som Tilfældet ellers normalt er, at faa deres Sø-Krigsforsikringer reassurerede i Udlandet, saaledes at f. Eks. de danske Søassurance-selskaber kun kom til at bære en forholdsvis ringe Del af Risikoen, medens Størstedelen af denne faldt paa Reassurancerne i Udlandet.

Da de normale Varetilførsler her til Landet pr. Skib, til Sikring af Forsyningerne herhjemme, kræver, at de paagældende Vare-Forsendelser kan forsikres, og Risikoen derved, under Hensyn til vor store Import, uvægerlig vil overstige de danske Søassurance-selskabers Kapitaler, er det, interesserede Kredse for kort Tid siden er traadt sammen til en Række Forhandlinger om en Ordning, der kunde sikre Forholdene.

I Forhandlingerne har deltaget Handelsministeriet paa Statens Vegne, de danske Søforsikringselskaber, Dansk Dampskibsrederiforening, Ø. K., Nationalbanken, de andre Hovedbanker, Grosserersocietetets Komité, Industriraadet, Provinshandelskammeret og Landbrugsraadet.

Som det skete ved Verdenskrigens Begyndelse, agtes med Statens Bistand oprettet en Sø-Krigsforsikring for Skibe og for Varer med Skibe.

I Lørdags forelagde saa Handelsminister *Kjærbøl* i Folketinget de to Love om Søkrigsforsikring, nemlig Lov om danske Skibes Forsikringer mod Krigsfare, og Lov om Forsikring af Varer og Fragt mod Krigsfare til Søs.

Til Forsikringer af danske Skibe mod Krigsfare skal dannes et Forsikringsinstitut med en Garantikapital paa 80 Mill. Kr., hvoraf Halvdelen tegnes af Staten, 30 Mill. Kr. af danske Redere, 5 Mill. Kr. af Deltagerne i et Konsortium, der er dannet i dette Øjemed, og 5 Mill. Kr. af danske Forsikringselskaber.

De 30 Millioner Kr. skal tegnes af alle de forsikringspligtige danske Rederier, hvis Tonnages samlede Forsikringsværdi overstiger 100,000 Kr., og i Forhold til den enkelte Reders samlede Tonnage. Enhver Reder, der ejer registreringspligtige danske Skibe har Pligt til at lade disse Skibe forsikre i Institutet. Undertaget herfra er dog Krigsskibe og Skibe, som Staten benytter til Troppetransport, Lystfartøjer og Fiskefartøjer. For disse sidstes Vedkommende kan det dog senere bestemmes, at de skal optages i en særlig Afdeling under Institutet.

For saa vidt det indenfor et Tidsrum af 4 Maaneder

efter Udfærdigelsen af den i Anordningen om Forsikringsvirksomhedens Paabegyndelse maatte vise sig, at der af den tegnede Garantikapital er tabt 60 Mill. Kr., yder Staten Institutet et Beløb paa indtil 20 Mill. Kr. som foreløbig Støtte til Videførsel af Virksomheden. Den indbetalte Del af Beløbet forrentes med en til Danmarks Nationalbanks laveste Udlaansrente til enhver Tid svarende Rente. Det paahviler Institutet at søge den tabte Del af Garantikapitalen indtjent paany og at tilbagebetale den af Staten indbetalte Kapital med de Beløb, hvormed den i Behold værende Del af Garantikapitalen ifølge Aarsregnskabet overstiger 40 Mill. Kr. Ved Institutets Likvidation dækkes den ikke tilbagebetalte Del af Beløbet efter de øvrige Gældsforpligtelser, men forud for Garantikapitalen.

Det nye Institut faar Navnet *Krigsforsikringen for danske Skibe*, og det skal ledes af en Bestyrelse paa 10 Medlemmer. Handelsministeren vælger Formanden og tre Bestyrelsesmedlemmer, fire Medlemmer vælges af Rederierne og to af Forsikringselskaberne.

Naar man ikke har aftalt andet, forsikres ethvert Skib for den Værdi, der er fastsat som dets Kaskotakst, idet Grænsen dog sættes ved 4 Mill. Kr. Er Forsikringsværdien højere, gælder Institutets Forsikring kun som Delforsikring. Ved den Forsikring, der oprettedes under Verdenskrigen, var Grænsen  $\frac{3}{4}$  Mill. Kr. Den er forhøjet bl. a. af Hensyn til ændrede Prisforhold, og som Følge af at den danske Handelsflaade nu tæller langt mere kostbare Skibe end dengang.

Hvis Forsikringstageren ønsker det, kan han selv overtage 25 pCt. af Risikoen, og i øvrigt kan han fritages for Forsikringspligt i det Omfang, i hvilket han allerede er dækket mod Krigsfare. I enkelte Tilfælde kan det ovenfor nævnte Maksimum ændres af Institutets Ledelse.

Alle Skibe, der er optaget i Institutet, skal følge dets Instruktioner og Rejser og Ophold skal anmeldes for Bestyrelsen. Forsikringen dækker »Krigsfare, herunder Skader som Følge af krigslignende Begivenheder, og Skader som Følge af saadant Oprør og saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes.«

Garanterne hæfter kun med det Beløb, de har tegnet. Skulde Forholdene stille sig saaledes, at den disponible Kapital maa anses for tabt, skal der tages Stilling til, om Institutet maa standse, eller om det skal søges rekonstrueret og videreført. Garanterne faar deres Indskud forrentet med Nationalbankens laveste Udlaansrente, og skulde der ved Institutets Ophævelse fremkomme et Overskud, faar Forsikringstagerne og Garanterne hver Halvdelen heraf.

Fastsættelsen af Tidspunktet for Forsikringsvirksomhedens Begyndelse sker ved en Indstilling fra Dansk Dampskibsrederiforening, og derefter begynder Præmiebetalingen. Anmeldelse til Institutet skal imidlertid ske inden 8 Dage fra Lovens Ikrafttræden.

Kommer Danmark i Krig, ophører Forsikringen fra det Tidspunkt, paa hvilket Krigstilstand er indtraadt.

Til Forsikring af Varer og Fragt mod Krigsfare til Søs dannes et Forsikringsinstitut, der faar en Garantikapital paa 40 Mill. Kr., hvoraf Halvdelen tegnes af Staten, 14 Mill. Kr. af Deltagerne i et Konsortium, der bestaar af Banker og store Erhvervsvirksomheder, og 6 Mill. Kr. af danske Forsikringselskaber.

Dette Institut faar Navnet *Dansk Krigs-Søforsikring for Varer*, og ledes af en Bestyrelse paa 8 Medlem-



mer. Det er Tanken, at det skal have Formand fælles med Skibs-Forsikrings-Institutet, ligesom de to Instituter skal have fælles Direktør.

Forsikringen omfatter kun Vareforsendelser i Indlandet, Forsendelser af Varer til Danmark, eller Forsendelse af Varer fra Danmark til Udlandet, og kun for saa vidt Varerne forsendes med et dansk Skib. Varer, der forsendes med andre, nevtrale Landes Skibe, kan dog indgaa under Forsikringen, naar Forholdene efter Bestyrelsens Skøn taler derfor. Loven omfatter Vareforsendelser til og fra Grønland. Hvad Fragtforsikring angaar, gælder den kun danske Skibe.

Varerne vil blive forsikret for den Værdi, der er fastsat for deres almindelige Søforsikring, men Avancen kan ikke overstige 5 pCt. Der kan dog tegnes en Tillægsforsikring paa Basis af den gældende Dagspris paa Afskibningsstedet. Institutet kan dog ikke overtage mere end 3 Mill. Kr. paa en enkelt Køl for Varer og Fragt tilsammen, med mindre Bestyrelsen forinden har sikret sig Genforsikring for det overskydende Beløb. Forsikringstageren kan, hvis man ønsker det, selv overtage Risikoen for en Del af Værdens eller Fragten Værdi. I øvrigt bemærkes det, at Forsikring i Institutet naturligvis ikke er obligatorisk.

I Modsætning til Skibs-Institutet, skal Vareforsikrings-Institutet begynde sin Virksomhed straks. Det skal drive baade almindelig direkte Forsikring og Genforsikring for danske Søforsikringsselskaber. Ligesom for Skibs-Institutet bestemmes det, at Tegning af nye Forsikringer skal ophøre, hvis Danmark kommer i Krig. Allerede indgaaede Kontrakter bevarer imidlertid deres Gyldighed, indtil de udløber.

Ved Forelæggelsen af de to Forslag oplyste Handelsministeren, at de Beløb, der skal tegnes fra privat Side, er tegnet.

### DET INTERNATIONALE ØKONOMISKE SAMARBEJDE

Under Ledelse af Handelskammerets Præsident, Mr. Thomas J. Watson, har »Det internationale Handelskammer« holdt Raadsmøde, hvori deltog 70 Repræsentanter fra 22 Lande. Fra dansk Side deltog Komiteens Formand, Grosserer *Holger Laage-Petersen*, Konsul A. Abel, Direktør *Th. Adler Svanholm*, Grosserer *Bue Bjørner*, Direktør *V. Eigtved* og Overretssagfører *Mogens Raffenberg*.

Ved Raadsmødet talte bl. a. Handelskammerets tidligere Præsident, Dr. F. H. Fentener van Vlissingen, der under en Ontale af Handelskammerets Arbejde i de senere Aar paa at udvide den internationale Handel fremhævede, at en afgørende politisk Forudsætning maa være opfyldt, førend man kan fremsætte Forslag om international Aktion paa det økonomiske Omraade.

»Frygten for en Krig, som nu jager os alle, maa afvikles, saaledes at Nationerne kan tage Spørgsmaalet om Rustningernes Begrænsning under Overvejelse, forinden vi overhovedet kan tale om Planer for økonomisk Samarbejde eller om større Frihed for Handelen. Der er ingen Mulighed for en fornuftig økonomisk Politik eller for reelt økonomisk Samarbejde, saa længe vi fortsat maa leve i Fredstid, som om Krigen stod for Døren i Morgen.»

Dr. Fentener van Vlissingen omtalte, hvorledes det internationale Handelskammeres Kommission for Handelens Udvidelse siden 1937 havde søgt at finde Veje til at nedbryde de forskellige Restriktioner for Handelen og Former for økonomisk Nationalisme, hvis Gennemførelse imidlertid hver Gang var blevet gjort umulig paa Grund af den politiske Situation. Praktisk taget alle Lande har nu sat Oprustningen som det første Punkt, og økonomiske Betragtninger er blevet afløst af Hensyn til Strategi og Krigsforsyninger. Industrier er blevet fremmet eller hæmmet, alt eftersom de er egnet til at passe ind i Planerne for en Styrkelse af Nationens Forsyninger i Krigstilfælde. Selve Handelspolitikken er blevet et Instrument for det politiske Diplomati. Handelskammerets Kommission for den internationale Handels Udvidelse har derfor besluttet at foranstalte en Undersøgelse af, hvorledes Oprustningernes Forøgelse og de øvrige Krigsforberedelser indvirker paa den almindelige økonomiske Aktivitet.

Ved Raadsmødet var iøvrigt en Række Emner, der skal frem paa den store Kongres i København i Juni, til endelig Behandling, heriblandt Told- og Kvotaadministrationernes Metoder, Jernbanetransporten, Beskyttelse af Presse-nyheder, Oprettelsen af Organisationer i de enkelte Lande for Transportvæsenets Kunder, Flyvetransporten og den internationale Telefonering.

Der var paa Raadsmødet stor Interesse for Kongressen i København, og Grosserer Laage-Petersen kunde oplyse, at der paa daværende Tidspunkt allerede var indtegnet over 1800 Delegerede og Gæster.

### ENGLANDS SKIBSBYGNING

Flere engelske Blade har bragt Meddelelse om at en Række Skibsbygningsordrer, der ellers skulde være gaaet til skandinaviske, hollandske og tyske Værfter, nu paa Grund af den nye Støtte til engelsk Skibsfart og Skibsbygning blev trukket tilbage.

Dette er dog efter alt at dømme en Overdrivelse. At der er afgivet mange nye Ordre i England er en Kendsgerning, men intet tyder paa, at man har annulleret Ordre, der var afgivet til de forskellige andre Lande.

I et Interview har iøvrigt Burmeister & Wains Direktør, Ingeniør C. A. Møller, udtalt sig om det Spørgsmaal:

— Jeg har netop været i England og kan oplyse fra engelske Skibsbygningskredse, at der siden Paaske er blevet placeret 100 nye Skibsordrer ved engelske Værfter. Det er Ordre, der er blevet holdt tilbage, fordi man vilde afvente den nye Lov om Statsstøtte til Skibsfarten. Den offentliggjordes lige før Paaske. Der ydes ikke efter denne nogen direkte Støtte til Værfterne, men ½ Mill. Pd. om Aaret i 5 Aar til engelske Redere, der vil bygge paa britiske Værfter. Endnu større Støtte ydes paa anden Maade til Skibsfarten direkte, og der ydes Penge til Opkøb af gamle Skibe, saa de ikke sælges til Udlandet til billigt arbejdende Skibsfartsnationer, men anvendes som Reserve for Landet i Tilfælde af Krig. I øvrigt staaer der i Loven, at Værfterne ikke maa udnytte den økonomisk, d. v. s. forhøje Priserne.

— Er der nogle af disse 100 Skibsordrer, der nu gaar fra danske Værfter?

— Nej, svarer Direktør C. A. Møller. Jeg tror ikke, noget dansk Værft har mistet engelske Ordre. Her ved Burmeister & Wain kunde vi slet ikke faa Del i nogen af disse 100 Ordre, da det drejer sig om Skibe paa 10—12,000 Ton, og saa store Skibe kunde vi paa Grund af Oplagethed ikke levere før i 1942, hvad der er for sent. Mindre Skibe kan vi tage til Levering i 1941, men for hele 1940 er vi paa det nærmeste optaget.

### KINAS SKIBSFART

Det danske Gesandtskab i Shanghai har affattet en Indberetning om Kinas Erhvervsliv i 1938 hvori man gør opmærksom paa det interessante Forhold for Skibsfartens Vedkommende, at flere Skibe fra og til Udlandet besejlede kinesiske Havne i 1938 end i 1937, omend den samlede Tonnage var mindre. Antallet af Skibe var saaledes ca. 75,000 i 1938 sammenlignet med ca. 72,000 i 1937.

En Oversigt over Tonnagen fordelt paa Lande i de to Aar viser følgende Tal:

	1000 Tons	1000 Tons
	1937	1938
Storbritannien .....	12,907	12,350
Japan .....	6,797	6,485
Norge .....	1,801	1,834
Kinesiske Junks .....	2,842	1,451
— ex-Junks .....	2,950	792
Tyskland .....	1,557	1,449
Nederlandene .....	1,159	1,013
Frankrig .....	1,046	1,006
Portugal .....	1,071	953
Italien .....	496	726
Danmark .....	631	628
De forenede Slater .....	1,656	329
Sverige .....	191	104
Panama .....	83	86
Grækenland .....	39	56
Sovjet Unionen .....	58	—
Andre .....	—	168

Der var saaledes en betydelig Nedgang i Tonnagen fra ca. 35,4 Mill. Tons i 1937 til ca. 29,4 Mill. Tons i 1938.

## NORDISK SKIBSREDERFORENING

Nordisk Skibsrederforening, der som tidligere meddelt i Aar kan fejre 50 Aarsdagen for Stiftelsen og festligholder Dagen samtidig med Generalforsamlingen i Oslo, har nu udsendt Beretning for 1938. Der var indmeldt til fuld Afgift 3,763,297 Tons fordelt paa 1158 Skibe, og til reduceret Afgift 241,710 Tons fordelt paa 61 Skibe. Ved Aarets Udgang var der indmeldt ialt 4,005,007 Tons, hvilket er 241,632 Tons mere end det foregaaende Aar. Tonnagen fordeler sig med 3,268,137 Tons paa Norge, 640,297 Tons paa Sverige og 96,573 Tons paa andre Lande. Der er 74 personlige Medlemmer.

Den indbetalte Afgift beløber sig til 414,377 Kr. og Foreningens Formue til 1,106,417 Kr., hvortil kommer Hjælpefonden med 291,029 Kr. Ved Aarets Udgang var der ca. 1300 Sager under Behandling.

## KØBENHAVNS HAVN

Aarsberetningen fra Københavns Havn med Oversigt over Havnens Regnskab for 1938 foreligger nu.

Det hedder deri bl. a.:

Skibstrafikken og Godsomsætningen over Københavns Havn har i Aaret 1938, som har været præget af en aftagende Verdenshandel, kun opvist en ringe Stigning i den indkomne Tonnage, medens Godsomsætningen for første Gang i de senere Aar har været noget synkende.

Oplægningen af Skibe i Havnen har i 1938 til Tider været af ret betydeligt Omfang. Maksimum naaedes i August 1938, hvor Oplægningen omfattede 37 Skibe med 27,728 N. R. T. Ved Aarets Udgang var Antallet af oplagte Skibe sunket til 19 Skibe med 10,926 N.R.T.

Havnevæsenets Isbryder »Væderen« har ikke været udrustet i 1938.

I Dagene 25.—27. August 1938 aflagde Havnebestyrelsen, Havnedirektøren og nogle af Havnevæsenets Embedsmænd samt Frihavnsdirektør O. Thielsen et officielt Besøg i Göteborg Havn, hvortil man var blevet indbudt af Göteborg Havnebestyrelse.

I øvrigt har Aaret 1938 ikke været præget af større officielle Begivenheder.

*Indkomne Skibe i Københavns Havn inklusive Frihavnen i Aarene 1937 og 1938*

	1937		1938	
	Antal	N.R.T.	Antal	N.R.T.
<i>Fra indenrigske Havne:</i>				
Damp- og Motorskibe	14,124	2,257,268	13,439	2,293,355
Sejlskibe	240	48,527	244	51,244
<i>Fra udenrigske Havne*):</i>				
Damp- og Motorskibe	10,252	5,648,764	10,021	5,719,580
Sejlskibe	193	50,939	194	52,483
<i>Tilsammen:</i>				
Damp- og Motorskibe	24,376	7,906,032	23,460	8,012,935
Sejlskibe	433	99,466	438	103,727
Ialt	24,809	8,003,498	23,898	8,116,662

\*) Ankomne Færger til Færgelejet i Frihavnen ikke medregnet.

Til Sammenligning med de fleste udenlandske Opgørelser anføres, at her er kun de indkomne Skibe optalt.

Både i den indenlandske og den udenlandske Trafik har der været nogen Tilbagegang i det samlede Antal af Skibsanløb, medens der som ovennævnt har været en svag Stigning i Skihenes samlede Tonnage.

Sammenlignet med 1937 beløber den samlede Stigning i indkommen Tonnage sig herefter til ialt 111,164 N.R.T., medens 911 færre Skibe er indgaaet i Havnen.

Antallet af Turistskibe ved Langelinie og i Frihavnen har i 1938 været noget mindre end i 1937, nemlig 53 Skibe mod 55 Skibe i 1937. Hertil kommer 48 Anløb af tyske Turistbaade, der har gjort Rejser med Turister fra tyske Østersøbyer.

Det samlede Antal af Passagerer med de ovennævnte Skibe har ialt andraget ca. 49.000 mod ca. 65.000 i 1937.

Udover de i Tabellen nævnte Skibe anløb 1290 Skibe paa ialt 495,675 N.R.T. København for Ordre eller Forsyninger. Disse Skibes Antal og Tonnage er i 1938 nedgaaet med 146 Skibe og 171,202 N.R.T.

For hele Aaret beløber Vareomsætningen sig til 6,217,773 Tons, hvilket er en Nedgang paa 324,263 Tons i Forhold

til 1937. Importnedgangen andrager 266,114 Tons, mens Eksporten er dalet med 58,149 Tons.

Som det vil ses af Statistikken, er Importen til Havnen fra Udlandet ikke dalet tilnærmelsesvis saa meget som Importen fra indenlandske Havne, hvilket rimeligvis skyldes mindre Import af indenlandske Byggematerialer. Paa Eksportsiden derimod er der en lille Stigning i Mængden af de Varer, som er indløbet til indenlandske Havne, mens Eksporten i øvrigt er dalet.

Ved Udgangen af Aaret 1938 var Arbejderne vedrørende Prøvestenshavns Mole II i det væsentligste tilendebragte, saaledes at det ca. 65,000 m<sup>2</sup> store Nyttareal i Løbet af Foraaret 1939 kan staa klart til Bebyggelse med Tanke, Bygninger m. v. for den Dels Vedkommende, som tidligere er udlejet til Dansk-Engelsk Benzin- & Petroleum Co. A/S.

Trafikken paa Prøvestenshavnen har i 1938 andraget 190 indkomne Skibe med en samlet Tonnage paa 83,892 N.R.T., hvilket er 62 Skibe og 28,786 N.R.T. mere end i 1937. Den samlede omsatte Mængde af brandfarlige Vædske er noget større end i 1937, og det er navnlig Importen, som har været i Stigning.

Til Forbedring af Forholdene vedrørende de meget intensivt benyttede Kvæsthusbrolværker har Havnebestyrelsen i Mødet den 25. Februar 1938 bevilget et Beløb af 1,800,000 Kr., bl. a. til Udrykning af Bolværket mod Havnelebet, saaledes at hele Pieren faar en Bredde af 46 m mod nu 27½ m. Til Bygning af et 300 m langt Perrontag med indbyggede Skure bevilgedes desuden 170,000 Kr. Dette stærkt paakrævede Arbejde er udført i hurtigt Tempo, saaledes at allerede i December 1938 var 175 m Bolværksstrækning fra Nyhavns Hoved og nordfører udrykket og færdiggjort, samtidig med at de første 100 m af Perrontaget var fuldført, og denne Strækning af Kvæsthusbroen blev derpaa straks taget i Brug. Resten af Arbejdet ventes at være tilendebragt i November 1939.

Til Kajsætning af en 175 m lang Vandfront med et nyt Bolværk mellem Belvederekloakens Udløb og Arealerne ved Gl. Frederiksholms Havn bevilgedes af Havnebestyrelsen i Mødet 28. Januar 1938 et Beløb af 320,000 Kr. Bolværket, der var projekteret som et Jernbolværk paa 5 m Vanddybde, stod færdigt i Oktober Maaned 1938.

I Medfør af en Havnedirektøren i Havnebestyrelsesmødet den 28. Oktober 1938 givet Bemyndigelse er der blevet afsluttet en Overenskomst mellem Staten, Københavns Kommune og Havnevæsenet vedrørende Inddæmningsprojektet i Kalvebodstrand. Til de projekterede Arbejder, blandt hvilke maa nævnes Etableringen af et 4 m dybt Sydløb, bidrager Havnevæsenet ifølge Overenskomsten med 800,000 Kr.

Efter at den nye Knippelsbro har været i Brug i hele Aaret 1938, har det vist sig, at Antallet af Oplukninger — delvis som Følge af den større Gennemsejlingshøjde, som har bevirket ca. 10 pCt. færre Oplukninger — er blevet formindsket væsentligt i Forhold til 1937. Den samlede Nedgang i Broens Oplukningsstal var fra 14,882 Oplukninger i 1937 til 12,289 Oplukninger i 1938.

Efter foretagen Udvalgsbehandling har Havnebestyrelsen i Mødet den 27. Maj 1938 besluttet at godkende et af Københavns Frihavns-Aktieselskab fremsat Forslag om en Forhøjelse af Frihavns Pakhus- og Arbejdsleje, saaledes at nævnte Forhøjelse kom til at andrage 10 pCt. af samtlige de nævnte Takster.

Havnens Driftsindtægter viser i Forhold til 1937 en Nedgang paa ca. 136,000 Kr.

Denne Nedgang hidrører i første Række dels fra en Formindskelse i Havnens Renteindtægter, stor ca. 83,000 Kr., hvilket skyldes Forbrug af Kassebeholdningen forarsaget ved de store Arbejder, der er eller i Aarets Løb har været under Udførelse, dels fra en Nedgang paa ca. 77,000 Kr. i Vareafgiftsindkomsterne som Følge af den noget lavere Godsomsætning.

Fartøjsafgiftskontoens Stigning med ca. 10,000 Kr. afspejler den svage Stigning i Besejlingen. I øvrigt er de andre Indtægstposter nærmest uforandrede i Størrelse.

Ordinære Afskrivninger er steget med ca. 200,000 Kr. som Følge af Afskrivning af de i Løbet af de seneste Aar foretagne Nyanlæg.

Der er ialt et Brutto-Overskud paa 2,799,729 Kr. 54 Øre, som fordeler sig med 601,509 Kr. 46 Øre til Afskrivningen, 717,252 Kr. 06 Øre til Forrentning af Regnskabsmæssig Formue og 72,500 Kr. 05 Øre til Henlæggelse til Pensionsfonden, 1,000,000 Kr., eller samme Beløb som i 1937, henlægges til Fonden til Afholdelse af ekstraordinære Driftsudgifter og 408,467 Kr. 97 Øre overføres til Reservefonden.

## SUBSIDIERNE I ENGLAND

Subsidier paa 5½ Million £ pr. Aar i 5 Aar skal som bekendt gives til Nybygninger, men store Ordre er allerede placeret saaledes at disse Midler nu anses for at være diskonteret, hvorfor Departementet meddeler, at man foreløbig ikke kan acceptere videre An-

søgninger, da Skredet af Kontraheringer har været saa overvældende.

Det engelske Søfartsdepartement meddeler, at det har faaet Underretning om Kontraheringer af 150 Trampbaade og 40 Cargo Liners paa ialt 850.000 B.R.T., fuldkommen Boom paa 26 Dage, og næsten hver Bedding synes at blive optaget.

For at faa Subsidier meddeltes det forleden, at kun Cargo Liners kan tages i Betragtning i de følgende Dage, men at man foreløbig ikke kunde love Subsidier til Bygning af flere Trampbaade, før man havde mere Oversigt over Situationen.

Preference gives til Kulbrændere, som i 5 Aar skal faa 11/- pr. Ton for Tramp og 16/6 for Ton Brutto for Cargo Liners, men anvendes der Olie bliver Subsidierne reduceret til henholdsvis 10/- og 15/-.

### SITUATIONEN UFORANDRET

Det bedste man vel kan sige er at Situationen efter den store Hiller-Tale er uforandret til Trods for

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Vareomsætningen over Danzigs Havn i Marts Maaned 1939

»Staatsanzeiger« har offentliggjort Statistik over Vareomsætningen over Danzigs Havn i Marts Maaned. Statistiken er offentliggjort uden Værdiangivelse.

Vareomsætningen over Danzigs Havn var i Marts Maaned: Indførsel: 119,980,1 Tons, Udførsel: 494,122 Tons.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Februar Maaned 1939 androg 77,517,3 Tons, Udførslen 521,550,1 Tons.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 17,800 Tons Korn, ca. 1400 Tons Sild, ca. 3300 Tons Sten, ca. 47,200 Tons Erts, ca. 13,000 Tons Svovkis, ca. 10,800 Tons Kul, ca. 4400 Tons Koks, ca. 2800 Tons Melasse, ca. 4500 Tons Gødningsstof, ca. 5900 Tons Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 101,400 Tons Korn, ca. 4800 Tons Bælgfrugt, ca. 5900 Tons Mel, ca. 1200 Tons Kartofler, ca. 267,600 Tons Kul, ca. 9600 Tons Koks, ca. 1200 Tons Tjære, ca. 1800 Tons Oliekager, ca. 4500 Tons Melasse, ca. 1200 Tons Soda, ca. 16,900 Tons svovlsur Ammoniak, ca. 2800 Tons Gødningsstof, ca. 63,000 Tons Træ, ca. 1200 Tons Raajærn, ca. 4100 Tons Jern og Staal.

### Panama Kanal Afgifter

»Federal Register« for 21. Marts 1939 indeholder en den 20. s. M. udstedt »Executive Order« vedrørende Fritagelse i visse Tilfælde af Afgifter for Skibe, som gennemsejler Panama-Kanalen for at blive repareret i de denne tilhørende Tørdokker m. v.

#### Executive Order.

Amendment of Rules 17 and 18 of Executive Order No. 4314 of September 25, 1925, Establishing Rules Governing Navigation of the Panama Canal and Adjacent Waters.

By virtue of and pursuant to the authority vested in me by sections 411 and 412 of title 2 of the Canal Zone Code, approved June 19, 1934, Rules 17 and 18 of Executive Order No. 4314 of September 25, 1925, establishing rules governing the navigation of the Panama Canal and adjacent waters, are hereby amended to read as follows:

«Rule 17. *Tolls exemption for vessels transiting for repairs.* Vessels transiting and re-transiting the Panama Canal by prearrangement with the Canal authorities for the sole purpose of having repairs made at the drydocks or shops operated by The Panama Canal shall be exempt from the payment of tolls, but shall pay charges for pilotage, towage, and other services incidental to such transits, at rates to be determined from time to time by the Governor of the Panama Canal: *Provided, however,* that in case a vessel, after having made a transit for repairs as hereinbefore provided in this section, shall fail to re-transit the Canal to the point of beginning, or shall, at the point of termination of the original transit, receive or discharge cargo, passengers, mail, or baggage, or accomplish any other purpose, other than to obtain repairs, for which vessels usually transit the Canal, tolls shall be collected for the transit at the prescribed rates before such vessel shall be given a clearance and be permitted to proceed.»

«Rule 18. *Tolls for vessels making partial transit and return.* Vessels passing through the locks at either end of the Panama Canal and returning to the original point of entry without passing through the locks at the other end of the Canal, shall pay the tolls prescribed for a single

de to positive Opsigelser af bestaaende Traktater, den bragte. Nogen Afspænding kan man ikke tale om, og man kan vel heller ikke se Fremtiden i Møde med andet end Uro. Overallt forbereder man sig paa at Ulykken skal ske, og der er kun et Haab deri, at der bliver saa lang Tid til Forberedelserne, at der ogsaa kan blive Tid til fornyet Eftertanke. Det værste er, at der nu skal tages et Initiativ, men det er der næppe nogen, der føler Lyst til at tage.

### DEN NYE FINSE SØLOV VEDTAGET

Fra Helsingfors telegraferes til Nordisk Skibsrederforening, at den nye finske Sølov er vedtaget ved 3. Gangs Behandling og skal træde i Kraft 1. Januar 1940.

Den nye finske Sølov indeholder et Befragtningskapitel, som svarer til Befragtningskapitlet i den danske, norske og svenske Lov, som traadte i Kraft 1. Januar 1939.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

passage through the Canal. In case such vessels carry cargo or passengers either in passing or returning through the locks, the rate of tolls on laden vessels shall apply.»

Sec. 2. *Effective date.* This Order shall take effect on April 1, 1939.

Franklin D. Roosevelt.

The White House, March 20, 1939.

[No. 8068.]

### Rotterdam Havn

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Marts 1939, samt Antallet af udgaaede Skibe:

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A. ....	13	45,925	12	1
Belgien .....	7	11,425	7	—
Brasilien .....	4	15,955	4	—
Bulgarien .....	1	1,245	1	—
Danzig .....	1	361	1	—
Danmark .....	23	46,963	19	4
Tyskland .....	419	583,830	353	67
Estland .....	5	3,927	2	—
Finland .....	23	24,596	19	3
Frankrig .....	32	49,681	23	12
Grækenland .....	23	54,494	13	8
Storbritannien ...	163	305,193	126	28
Ungarn .....	1	2,467	1	—
Italien .....	24	76,245	35	1
Jugoslavien .....	11	30,325	8	4
Japan .....	6	30,555	7	—
Letland .....	5	5,104	3	3
Litauen .....	8	4,704	6	—
Nederlandene ....	351	421,952	253	68
Norge .....	84	197,242	42	23
Panama .....	5	17,337	4	2
Polen .....	6	5,992	5	1
Portugal .....	7	11,900	6	2
Rusland .....	2	2,127	3	—
Spanien .....	—	—	1	—
Island .....	3	2,105	3	—
Sverige .....	83	88,435	60	20
Ialt ....	1,310	2,040,085	1,017	252

Ialt afgaaet: 1,269 Skibe.

\*) Excl. andelsteds udklarerede Skibe.

### Oplægningerne

som i sidste Uge viste den meget store Nedgang til 16 Skibe med 19,592 Brutto Tons, 28,329 Dødvægt, viser i denne Uge en mindre Nedgang, nemlig til 15 Skibe med 16,870 Brutto Tons, 23,126 Dødvægt.

### Hamburg Havns Jubileum

Havnen i Hamburg fejrer sin 750-Aarsfest den 6. og 7. Maj i Forbindelse med Hansadagen. En Række udenlandske Havnebyer og Havnebestyrelser har tilsagt deres Deltagelse i Festlighederne, bl. a. Havnebestyrelserne i Bergen, Göteborg, Helsingfors, København, Malmø, Stockholm og Trondheim. Ogsaa alle de tyske Havnebyer og Havnebestyrelser vil være repræsenterede.

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der har været større Aktivitet paa de oversøiske Markeder, og Rateniveauet har i det store hele været stigende.

River Plate Markedet har igen været ualmindeligt aktivt, og paa enkelte Dage sluttedes der op til 16 Baade. Prompte Positioner betaltes med 6/- over Minimalraterne, og for Juni blev der betalt mellem 4/6d. og 5/- Præmie. Ifølge Meddelelser fra London rapporteres der at være 2 spot Skibe tilbage, som Befragterne har villet betale Præmie paa 7/6d. for, men Rederne holder ud for et Tillæg paa 10/-.

De andre Kornmarkeder har ogsaa vist bedre Tendens. Fra Australien sluttedes forskellige Baade, og ogsaa paa dette Marked maatte Befragterne betale over Minimalraten. I Tirsdags blev der betalt 1/- Tillæg. Montreal var jævnt aktivt og flere store Baade blev sluttet paa Basis af Minimalraterne for Juni, hvorimod Maj Tonnage forlangte en Præmie af 3d. à 6d. De øvrige Kornmarkeder har nærmest været nominelle, selv om der fra nogle Markeder, f. Eks. Nordpacific noteres enkelte Ordre til U.K. Cont.

De øvrige oversøiske Markeder har ligget relativt faste. Fra Nordamerika til Europa er der kun ringe Forretning, men de enkelte Ordre der noteres, hovedsagelig Scrapjern, har ogsaa indikeret højere Rater. Der kan antagelig i Dag faas 19/- fra U. S. Atlantic for Scrapjern til U.K.

Sukker fra Vestindien ligger fast, og Værdien af Maj/Juni Tonnage ligger omkring 18/6d., maaske 19/- for stor Tonnage fra Cuba til p.p. U.K. Cont.

Pacifikysten viste større Interesse for Tonnage. F. I. O. Forretning fra Vancouver til U.K. sluttedes midt i Ugen til den væsentlig højere Rate af 28/-, men senere synes Efterspørgslen efter Tonnage at være sløjet noget af, og i Øjeblikket ligger Raterne næppe over 27/6d. for Juni/Juli Positioner. Transpacific viser en lille Smule mere Interesse, og en 490.000 Bale Baad sluttedes i Havn Nordkina til den højere Rate af £8250.— Der noteres endvidere forskellige Ordre til Australien og Sydafrika, men det synes ikke rigtigt som om Raterne til disse Destinationer vil følge med opfeft. Der noteres ogsaa Scrapjern fra Pacifikysten til Japan, men Befragternes Idé ligger stadig kun om-

kring \$3.90 à \$4.—, men til disse Rater er der næppe nogen Mulighed for at slutte Tonnage i Øjeblikket.

Paa Østens Markeder har Efterspørgslen været begunstiget, og Raterne synes ikke rigtigt at ville følge Tendensen paa de andre Markeder. Soyabønner noterer 26/- Basis Rotterdam/Hamburg, og Ris er sluttet til 28/- fra Saigon til p.p. Frankrig.

De indiske Markeder har ligeledes været rolige, men til Trods for den relativt ringe Efterspørgsel synes Købmændene her at være mere tilbøjelige til at betale op, og Raterne ligger omkring 28/6d. for Linsæd/Kerner fra Madraskysten til sædvanlig U. K. Cont. Destinationer. Kul fra Calcutta til Shanghai noteres til 7¾ Rupee paa f.i.o. Basis, og til den Rate sluttedes adskillige Skibe. Erts fra Visagapatam til Middlesborough betalte 22/6d., hvilket kan gentages.

Fra Sydafrika noteres forskellige Kul Ordre til Østen, og Raterne viser stigende Tendens. Durban/Hongkong noterer 11/-, og Durban/Sabang 7/6d.

De europæiske Markeder er i det store hele uforandrede, og der er stadig forholdsvis god Tilgang af nye Trælastordre, og det synes at være den almindelige Mening, at disse Rater staar foran en Stigning.

Kul fra Østkysten til Danmark er stadig fast. Østkyst/god dansk Havn ligger omkring 5/6d. for 3000 Tonner med hurtig Losning.

Kul fra Wales til River Plate er svagt og interesseløst. Raterne ligger omkring 9/- Basis Lower Plate. Til Middelhavet er Markedet derimod fast. Wales/Alexandria er uforandret 9/- og Wales/Vestitalien 7/-. Middelhavet/hjem er uforandret; Efterspørgslen er i det store hele tilfredsstillende, men nogen reel Stigning i Raterne har ikke fundet Sted.

Paa Timechartermarkedet cirkulerer en Række Ordre saavel for Damp, som for Dieseltonnage, men Befragterne har endnu ikke reguleret deres Rater i Overensstemmelse med den Stigning, der har fundet Sted paa største Delen af de aabne Markeder, og det har derfor været smaat bevendt med positiv Forretning. I Vestindia Markedet er Stillingen noget usikker, idet den amerikanske Kulstrejke stadig vanskeliggør Timecharter Operaternes Dispositioner. Der er sluttet enkelte Skibe, hovedsagelig mindre Tonnage, bl. a. dansk 3000 Tonner \$1.45 for 3 Maaneder.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indkomne Skibe i Københavns Havn  
i Marts Maaned 1939

	Antal	N. R. T.
Danske .....	1,191	344,378
Svenske .....	323	66,174
Norske .....	32	35,844
Tyske .....	94	32,510
Engelske .....	18	17,190
Finske .....	36	33,323
Hollandske .....	28	11,484
Belgiske .....	2	3,593
Letlandske .....	4	4,584
Estlandske .....	13	7,388
Islandske .....	4	3,769
Amerikanske .....	8	25,042
Græske .....	1	2,957
Italienske .....	2	7,387
Polske .....	6	28,595
Danzigske .....	1	492
Panamaske .....	1	626
Ialt .....	1,764	625,336

## Sejladser paa Oslo

I Sejladser paa Oslo vil der i den foreslaende Sommer ske den Ændring for Det Forenede Dampskibsselskabs Vedkommende, at der bliver Afgang fra Oslo til Frederikshavn Lørdag Aften og fra Frederikshavn til Oslo Søndag Aften. Denne Ændring foretages efter særligt norsk Initiativ, da den passer bedre for de norske Rejsende.

I øvrigt begynder den udvidede Sejlads paa Frederikshavn—Oslo-Ruten i Slutningen af Juni med Sejlads tre Gange ugentlig i begge Retninger hele Sommerferien igennem.

## Rederiet J. Lauritzens nye Skoleskib

Rederiet J. Lauritzens nye Skoleskib »Rømo« er nu blevet søsat fra Webers Værft ved Gammel Hestehauge. Det er af samme Type som »Fanø«, der nyligt var ude for en alvorlig Kollision i Østersøen.

»Rømo« faar samme Rigning (3-mastet Topsejlskonner) og bliver ligeledes indrettet som fragtbærende Skoleskib med Plads til 8 Elever, som paa dette Skib anbringes i Dækshus omkring Fokkemasten.

»Rømo« er paa 195 Tons dw. og faar en Tuxham-Hjælpe motor paa ca. 120 HK. Nybygningen ventes færdig til Aflevering i Løbet af 4 Uger.

## Brostrøm-Koncernen stifter Tankrederi

Brostrøm-Koncernen i Gøteborg har i disse Dage virkeliggjort en gammel Plan ved Stiftelsen af et Tankrederi. Stifterne er Herbert Jacobsson, Tor Brostrøm, E. Wetter og F. G. Liljenroth. Aktiekapitalen er ifølge »Gøteb. H. & S. T.« ansat til 1,5 Mill. Kr., og det nye Selskab har af svenske Købere overtaget en Kontrakt ved Eriksberg Værft paa et 12,750 Tons Tankmotorskib til Levering i 1941.

Koncernen har allerede tidligere sikret sig eget Olieoplag ved Erhvervelsen af Aktiebolaget »Bunkeroljor«, og nu vil man altsaa ogsaa selv overlage Olietransport. Det nye Rederi skal disponeres af Dampskibsselskabet »Tirfing«.



### Tyskerne køber fremmed Tonnage

Tyskland foretager betydelige Indkøb af fremmed Tonnage for Tiden. Endnu en engelsk Dampner, »Essex Envoy«, er blevet solgt til Tyskland for ca. 34,000 Lstr. foruden de allerede omtalte tre Dampere. De engelske Blade meddeler, at de tyske Rederier nu søger at købe bl. a. skandinaviske Skibe. Her nævnes Salget af »M. C. Holm« samt den norske Dampner »Rose«, som er indrettet med Fryserum. Prisen for denne Dampner menes at være over 150,000 Lstr. Man noterer, at det er den femte Frugtbaad, Tyskland har købt i Skandinavien i Løbet af de sidste Uger. Fra et græsk Rederi er købt Lastdamperen »Mount Helmos« for ca. 38,000 Lstr.

### »Fanø« reparerer paa Lilleø Værft

Rederiet J. Lauritzen har nu taget Beslutning om at lade Skoleskibet »Fanø«, som forleden kolliderede med et tysk Motorskib i Østersøen, reparere paa Lilleø Skibsværft ved Korsør. Af de fire Tilbudgivere var dette Værft i Stand til at tilendebringe Reparationen paa den korteste Tid.

### Chalup til Kong Haakon

Stortingets Administrationsudvalg har enstemmigt sluttet sig til et Forslag fra Ministeriet om at anskaffe en ny repræsentativ Baad til Kong Haakon i Stedet for den gamle Chalup »Stjernen«, der nu ikke længere betragtes som værende i forsvarlig Stand. Der foreslaas anvendt indtil 90,000 Kroner til Baad og Udstyr.

Der vil i en nær Fremtid blive indhentet Tilbud saavel fra norske som fra udenlandske Værfter. Man har tænkt sig, at Baaden skal være mellem 45 og 50 Fod lang, og at den skal være nogenlunde af samme Type som de hurtiggaende Admiralschalup'er i de store udenlandske Marinere, men altsaa noget større end disse.

### Japanerne opbringer norsk Dampner

I Anledning af et Telegram fra London om, at Hauge-sund-Dampneren »Prosper« er opbragt af Japanerne og ført til Formosa, har Norsk Telegrambyrå henvendt sig til Rederiet, der oplyser, at Skibet allerede blev opbragt for 14 Dage siden. Skibets Kaptajn fortæller, at Skibet blev opbragt af Japanerne, medens det laa og lossede i Nærheden af Fuchow, og ført til Mako i Japan. Rederiet erklærer, at det staa fuldstændig uforstaaende overfor Aarsagen til det skete, da Skibet kom direkte til Lossestedet med Kullast fra Shanghai.

Der er sendt Indberetning til Udenrigsministeriet og Krigsforsikringen i Oslo, og der er nedlagt Protest baade hos det japanske Konsulat i Hongkong og den norske Legation i Tokio.

### »Jylland«s nye Rig

Fregatten »Jylland« har, takket være de indsamlede Midler, i Løbet af Vinteren faaet sin Rig omtrent i Orden. Masterne er blevet forsynet med Merse- og Bramstænger, og Bovsprydet er forlængel baade med Klyver- og Jagerbom. Inden Skibet forhaalede til sin Sommerplads, afholdtes en lille Festlighed om Bord.

### United Plantations

Faa Dage før Generalforsamlingen i United Plantations var Selskabets Formand, Generalkonsul W. L. Grut, vendt hjem fra sit aarlige Besøg paa Plantagerne, og hans Beretning blev paahørt med stor Interesse.

Generalkonsulen fortalte, at Plantagerne overalt var i udmærket Stand, men at man af Hensyn til de usikre Udsigter havde begrænset Foretagsomheden til et Minimum og gennemført en streng Økonomi. Med Hensyn til det forløbne Aar havde de lave Markedspriser paa de Produkter, Selskabet fremstiller, paavirket Fortjenesten, og da Situationen opfordrede til Forsigtighed, kunde Bestyrelsen kun anbefale 5 pCt. i Udbytte til Trods for, at Nettofortjenesten udgjorde 6,1 pCt.

Om Bernam Oil Palms, i hvilket Selskab United Plantation ejer 40 pCt. af Aktiekapitalen, oplystes det, at Aarsresultatet var paavirket af de lave Priser paa Palmeolie. Udbyttet var derfor fattsat til 10 pCt. mod 12½ i Fjor. Formanden meddelte iøvrigt, at 65 pCt. af indeværende Aars Produktion var solgt.

### Helsingør Havn

Havnekvarteret i Helsingør skal som nævnt reguleres i meget betydelig Grad.

Som Følge af, at Byens Hovedfærdselsaare paa denne Maade flyttes, har man indenfor Kommunen saavel som i Statsbanerne og i Helsingør Havnevæsen haft Opmærksomheden henvendt paa Muligheden af en betydelig Udvidelse af saavel Kørebane som Parkeringsplads og Opstillingsplads for de Vogne, der skal til Færgerne.

Trafikken mellem Færgerne mellem Helsingør og Helsingborg vokser saa stærkt, at man snart maa regne med, at der skal være to Færger i Drift samtidig.

Helsingør Skibsværfts Direktør, H. P. Christensen, har i Skrivelser til Helsingør Havneraad og til Ministeriet for offentlige Arbejder protesteret mod den vedtagne Udfyldning af en Del af Helsingør Havn til Fordel for Trafikkens Gennemførelse langs Havnen. I Protesten gøres der Indsigelse mod, at Værftet ikke er blevet taget med paa Raad i dette Spørgsmaal, da Pladsen i Havnen er af overmaade stor Betydning for Virksomheden.

### Eksamensresultat

Ved de i Foraaret 1939 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til Motorpasserprøven mødte 46 Eksaminander, hvoraf 44 bestod.

Til Maskinpasserprøven mødte 31 Eksaminander, hvoraf 27 bestod.

Til den almindelige Maskinisteksamen mødte 86 Eksaminander, hvoraf 78 bestod.

Til Haandværksprøven mødte 62 Eksaminander, hvoraf 60 bestod.

### Møde i Havnebestyrelsen

Københavns Havnebestyrelse holdt i Fredags et Møde, der blev afholdt i Dansk Dampskibsrederiforenings Mødesal.

Paa Dagsordenen var bl. a. en Indstilling fra Havnedirektøren om at bevilge 33,000 Kr. til Reparation af Bolværksstrækningen i Nyhavn paa Charlottenborgsiden fra Kongens Nytorv til Nyhavnsbroen. Og dette vedtoges.

Havnedirektøren indstillede endvidere, at der bevilgedes 4500 Kr. til Anskaffelse af en brugt Reservetilsynsbaad, og at der fra 1. Maj ansættes en ny Havnebeljant. Ogsaa dette vedtog man.

Endelig forelaa Betænkningen fra Udvalget vedrørende Indførelsen af Spærretider for Skibenes Passage gennem Knippelsbro og Langebro.

Betænkningen gaar ud paa, at der indføres en 3 × 20 Minuters Spærretid i følgende Tider: Fra Kl. 6,40—7,00, fra 7,40—8,00 og fra 8,40—9,00.

Direktør Munch forelagde Sagen. Han omtalte den Færdselstilling, der havde fundet Sted ved Broerne den 8., 9. og 10. September sidste Aar.

Han oplyste bl. a., at der i Tiden fra Kl. 6—18 passerer 13,000 Biler over Langebro og 8000 over Knippelsbro. Af Cyklister passerer der i samme Tidrum 49,000 over Langebro og 54,000 over Knippelsbro. Paa det Tidspunkt, hvor Cyklerletrafikken er størst, drejer det sig om 125 Cykler pr. Minut.

Man foreslaar de ovenfor nævnte Spærretider. Havne-

**Det forenede Dampskibs-Selskab**  
AKTIESELSKAB  
Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

---

**FRAGT- & PASSAGER RUTER**  
mellem  
KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
Brasilien — Nordafrika — Italien —  
Spanien — Portugal — Frankrig —  
Belgien — Tyskland — Storbritannien —  
Island — Norge — Sverige — Danzig —  
Letland — Litauen — Estland —



direkøren er dog betænkelig ved at have officielle Spærretider, da det maaske vil skade Havnens Renommé, men anbefaler, at de nuværende uofficielle Spærretider, der er paa et Kvarter, forlænges til 20 Minuter. Og hertil slutter Generalkonsul Johan Hansen og Ingeniør Rager sig.

Endvidere foreslaar man, at Betalingen af Skibene for Ekstraoplukninger indenfor de sædvanlige Aabningstider bortfalder, at de saakaldte »Mastepenge« ved Knippelsbro bortfalder, at Aabningstiderne rykkes 1 Time frem ved Begyndelses- og Slutningstidspunktet, og at der udstedes Forbud mod Gennemsejling af Skibe, som ikke har Ærinde til Københavns Havn.

Der fulgte en længere Debat om disse Spærretider.

Paa Forespørgsel af Departementschef Dalhoff erklærede Kontorchef Winsløw, der i Havnedirektørens Fraværelse ledede Mødet, at han mente, at Administrationen ogsaa efter, at der var vedtaget officielle Spærretider, havde Ret til at indføre uofficielle.

Havnebestyrelsens Formand, Overpræsident Bülow, udtalte i den Anledning, at hvis de officielle Tider vedtoges, kunde Administrationen ikke uden Havnebestyrelsens Tilslutning indføre uofficielle Tider.

Man vedtog derefter de officielle Spærretider med 7 St. mod 4.

#### Reddet i sidste Minut

En Fiskerbaad af Frederiksværk Havn, tilhørende Fiskerne Hans Nielsen og Sahl, sprang forleden læk og udsalle Ejermandene, der sov i Forruffet, for alvorligt Livsfare.

Ved 5-Tiden vaagnede Fiskerne ved, at Vandet trængte indi Køjerne til dem, og samtidig mærkede de, at Baaden stod omtrent lodret i Vandet. De var straks klar over, at Baaden var i Færd med at synke, og at Maskinens Vægt allerede havde trukket Agterenden under Vandet. I sidste Øjeblik og i Vand til Halsen lykkedes det de to

Mænd at komme ud af Kahytten og naa over paa Dækket af en anden Baad. Paa mindre end et Minut var deres Baad sunket.

#### Den nye Hirtshals-Kristiansand Færge

Den nye Norgesfærge »Skagerak I« vil blive indsat paa Ruten Hirtshals—Kristianssand fra Fredag den 26. Maj. Efter Statsbanernes Bestemmelse vil det gennemgaaende jydsk Hurtigtog »Nordpilen«, som skal staa i direkte Forbindelse med Færgerne, blive indsat i fast Fart paa Strækningen Hjørring—Hirtshals allerede fra 15. Maj, idet man ønsker at have nogle Dage til Prøvekørsel.

## PERSONALIA

#### Jubilæum

Overfyrbøder i Inspektionsskibet »Absalon« R. Damsgaard havde den 1. Maj 25 Aars Jubilæum i Fyrvæsenet.

#### 25 Aar hos Switzer

Den 1. Maj kunde Føeren af Svitser Bjergningsdamper »Bien«, som er stationeret i Helsingør, Kaptajn Y. C. Vozen fejre 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse i Bjergnings-selskabet.

#### 50 Aar

Lodsformand ved Oreby Lodseri H. N. Hansen fyldte 50 Aar den 28. April.

#### Dødsfald

Skibshandler Jens Bagh Petersen, Skagen, er afgaaet ved Døden 50 Aar gammel. Jens Bagh Petersen var oprindelig Fisker, men købte efter et Par Aars Forløb den dengang eneste Købmandsforretning i Gammel Skagen. For godt en halv Snes Aar siden flyttede han til Skagen, hvor han oparbejdede en stor Skibshandel.

## POSITIONSLISTE PR. 2. MAJ 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Picotu Landing 29.4.  
s.s. *Aase* pass. Wight 23.4. p. R. t. London.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Port Said 27.4.  
s.s. *Absalon* ank. Garston 16.4.  
m.s. *Africa*, Broholm-Jensen, afg. Genoa 28.4. til Port Said udg.  
m.s. *African Reefer* afg. Flores 24.4.  
s.s. *Agnete* afg. Korsør 27.4. til Danzig.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Safi 26.4.  
s.s. *Alabama* ank. Malmö 29.4.  
s.s. *Alf* afg. Gdynia 26.4. til Amsterdam.  
s.s. *Alfa* afg. Leghorn 22.4.  
s.s. *Algarve* afg. Leixoes 27.5. til Kbhvn.  
s.s. *Algier* ank. Antwerpen 29.4.  
m.s. *Almena* ank. Liverpool 22.4.  
m.s. *Alsia*, Borch, afg. Saigon 30.4. til Singapore hjg.  
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Port of Spain 28.4. til Mobile, Alabama.  
m.s. *American Reefer* pass. Mona 13.4.  
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. San Jose 30.4. udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Rotterdam 27.4.  
s.s. *Anna* afg. Alexandria 21.4.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Hongkong 28.4.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Rangoon 27.4. til Suez hjg.  
s.s. *Anne* ank. Antwerpen 22.4.  
m.s. *Argentina* afg. Frederikshavn 3.5. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona* ank. Buenos Aires 1.5.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Danzig 23.4.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Taku Bar 29.4. til Pacifickysten.  
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Sydney 30.4. udg.  
s.s. *Aslaug* pass. Spurn Hd. 21.4. p. R. t. Dakar.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Chefoo 29.4.  
s.s. *Astra* ank. Hantsport 23.4.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Sagua 26.4. til Ballimore.  
m.s. *Australian Reefer* afg. Champerico 24.4.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Agulhas 23.4. p. R. t. Sydney udg.  
s.s. *Avance* oplagt.

### B

s.s. *Belgien* afg. Danzig 26.4.  
m.s. *Bente Mærsk* ank. Aruba 26.4.  
s.s. *Berghus* ank. Kbhvn. 2.5.  
s.s. *Bertha* oplagt.  
s.s. *Bes* pass. Dunnet Head 1.5.  
s.s. *Betta* afg. Gdynia 24.4.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Malta 27.4.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Rouen 2.5.  
s.s. *Birgitte* pass. Gibraltar 19.4. p. R. t. Famagusta.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. New York 19.4. til Cuba.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, til Rep. hos Burmeister & Wain.

m.s. *Bonita*, Farup, afg. Boston 1.5.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Suez 30.4. til Aden udg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, ank. Port of Spain 24.4.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rotterdam 29.4.  
m.s. *Brasilian Reefer* ank. Santos 23.4.  
s.s. *Brasilien* afg. Madeira 25.4. til Stavanger.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Amsterdam 1.5.  
s.s. *Britta* pass. Beachyhead 25.4.  
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 29.4. til Alexandria.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. New York 28.4. til St. Thomas.  
s.s. *Brynhild* afg. Lissabon 27.4. til Kbhvn.

### C

m.s. *California* ank. San Lorenzo 28.4.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Los Angeles 28.4. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Los Angeles 20.4.  
s.s. *Carmen* ank. Wolgast 22.4.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Ostermoor 26.4.  
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 2.5.  
s.s. *Chastine Mærsk* afg. Norfolk 17.4.  
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Finisterre 2.5. p. R. t. Sydney udg.  
m.s. *Chilean Reefer* afg. Marseille 23.4.  
m.s. *Chr. Holm* afg. Aruba 27.2. til Iverets ved Boston.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. New Foundland 24.4.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 27.4. til Buenos Aires.  
s.s. *Christiansborg* afg. Hampton Roads 25.4.  
s.s. *Cimbria*, Lund, pass. Brunsbüttelkoog 1.5. p. R. t. Vlaardingen.  
s.s. *Clara*, Jensen, oplagt Kbhvn.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Kolding 26.4. til Lybæk.  
m.s. *Columbia*, Bronér, forv. afg. Alberni 29.4.  
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Danzig 25.4.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Bordeaux 28.1.

### D

s.s. *Dagmar* afg. Algiers 23.4.  
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 1.5.  
s.s. *Dagmar Clausen* ank. Kbhvn. 30.4.  
s.s. *Dania*, Danholt, afg. Bremen 30.4. til Kbhvn.  
m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Bangkok 2.5. til Manila udg.  
m.s. *Danmark* forv. ank. Aruba 10.5., derefter til Rotterdam og Hamburg.  
s.s. *Delaware* afg. Gdynia 24.4. til Gulfen.

### E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Swansea 27.4. til Montreal.  
s.s. *Edv. Nissen* ank. Frederikshavn 21.4.  
s.s. *Effe Mærsk* afg. Danzig 21.4.  
s.s. *Egholm* afg. Oran 1.5. til Algier.  
m.s. *Egyptian Reefer* afg. Kbhvn. 24.4.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Antwerp 24.4.  
s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Lorient 27.4.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

2.5.39

LONDON .....	22,40	MADRID .....	54,00
NEWYORK .....	479,50	AMSTERDAM .....	255,50
BERLIN .....	192,20	STOCKHOLM .....	115,55
PARIS .....	12,85	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	81,60	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	107,70	PRAG .....	16,55
ROM .....	25,40	WARSAWA .....	90 80

s.s. *Elisabeth* afg. Casablanca 15.4. til Mogador.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Casablanca 25.4.  
 s.s. *Ellen* ank. Norrkøping 24.4.  
 s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Else* ank. Immingham 20.4.  
 s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Frederikshavn 26.4.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Las Piedras 18.4.  
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Sluiskil 25.4.  
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Newport News 22.4.  
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erna* afg. Famaguata 20.4.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. St. Thomas 26.4. til London hjg.  
 s.s. *Ester* pass. Dover 24.4.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, ank. Gdynia 25.4.  
 s.s. *Estrid* ank. Haifa 24.4.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Hull 27.4.

## F

m.sk. *Fano* ank. Svendborg 18.4.  
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Kbhvn. 29.4.  
 s.s. *Finland* ank. Kbhvn. 30.4.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Antwerpen 2.5. til Rotterdam hjg.  
 s.s. *Flynderborg* afg. Sevilla 29.4.  
 s.s. *Frankrig* afg. Korsør 28.4. til Danzig.  
 s.s. *Fredensborg* pass. Finisterre 30.4.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Grangemouth 22.4.  
 s.s. *Freja* afg. Zeebrugge 9.4. til Dakar.  
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 19.4.  
 s.s. *Frode* afg. New Orleans 25.4. til Norfolk.  
 s.s. *Fylla* pass. Helsingør 19.4. p. R. t. Frankrig.

## G

s.s. *Georgia* afg. New York 22.4. til Oslo.  
 s.s. *Gerd* ank. Haifa 17.4.  
 s.s. *Gerda* ank. St. Nazaire 22.4.  
 s.s. *Gerda Toft* i Atlanterhavet (meldt pr. Radio).  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. New York 26.4.  
 s.s. *Gorm* afg. Gdynia 18.4. til Santos.  
 s.s. *Grete* ank. Catania 25.4.  
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Baltimore 22.4.  
 s.s. *Grønland*, Fischer, afg. Hull 27.4.  
 s.s. *Gudena* lossen i København 2.5.  
 s.s. *Gudrun* ank. Marseilles 25.4.  
 s.s. *Gudrun Mærsk* afg. New York 18.4.  
 s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 20.4.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Cardiff 20.4.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 1.4. til Bangkok.  
 s.s. *Gyda* pass. Gibraltar 21.4. p. R. t. Haifa.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, pass. Brunsbüttelkoog 1.5. p. R. t. Dieppe.  
 s.s. *Haldan* afg. Riga 2.5. til Liepaja.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Svendborg 27.4.  
 s.s. *Hanne* pass. Hirtshals 27.4. vestg.  
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 3.5.  
 s.s. *Hans Broge* afg. Kalundborg 26.4. til Danzig.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Alexandria 20.4.  
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 2.5. til Manchester.  
 s.s. *Harriet* ank. Musel 17.4.  
 s.s. *Hebe* ank. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Helga* afg. New York 21.4.  
 s.s. *Helene* pass. Dunehead 26.4.  
 m.s. *Helvig* afg. Algiers 11.4. til Tel Aviv.  
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Rotterdam 8.4.  
 s.s. *Henry Tegner* ank. Gravesend 28.4. p. R. t. London.  
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 17.4. til Las Palmas  
 s.s. *Hilde* pass. Dover 14.4. p. R. t. Dakar.  
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 29.4.  
 s.s. *Holland* afg. Gdynia 26.4. til Havre.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. New York 26.4.

## I

m.s. *India*, Krarup, ank. Antwerpen 2.5. hjg.  
 s.s. *Inga*, Holm, klasser i Svendborg.  
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Messina 15.4. til Palermo.  
 s.s. *Inger* afg. Sousse 25.4.

s.s. *Inger Toft* afg. Kirkeness 24.4.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, ank. West Hartlepool 29.4.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Tara 19.4.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Ivar* afg. Baltimore 28.4. til Norfolk.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 30.4.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Rotterdam 19.4.  
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Aalborg 14.4.  
 m.s. *Jawa*, Juul Christensen, ank. Dairen 25.4.  
 s.s. *Jenny* afg. Bilbao 25.4.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. St. Thomas 26.4.  
 s.s. *Johanne* ank. Raumo 25.4.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Aalborg 28.4.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 3.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* afg. Santos 24.4.  
 s.s. *Juliane* afg. Svendborg 26.4. til Danzig.  
 m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Jutta* afg. Kotka 25.4.  
 s.s. *Jytte* pass. 18.4. p. R. t. Huelva.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Stettin 1.5.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Miami 29.4. til Progreso.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Ciudad Bolivar 29.4.  
 s.s. *Karen* ank. Fredericia 27.4.  
 s.s. *Karen Toft* pass. Kbhvn. 1.5. p. R. t. Bordeaux.  
 s.s. *Karla* afg. Gdynia 23.4.  
 s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 30.4.  
 m.s. *Katrine Mærsk* ank. Rotterdam 29.4.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Dunnet Hd. 21.4. p. R. t. Garston.  
 s.s. *Kentucky* afg. Aalborg 30.4. til Louisburg.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Dairen 1.5. til Hongkong hjg.  
 s.s. *Kirsten* afg. Alexandria 19.4. til Jaffa.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Immingham 26.4.  
 s.s. *Kjobenhavn*, Tendal, ank. Kbhvn. 26.4.  
 s.s. *Knud* ank. Danzig 29.4.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutebart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 25.4. til Burntisland.  
 s.s. *Knut* afg. Glasgow 18.4. til Pomaron.  
 s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* afg. Paita 21.4.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Hamburg 1.5. udg.  
 s.s. *Lars Kruse* pass. Ushant 27.4.  
 s.s. *Laura* afg. Santos 16.4.  
 m.s. *Laura Mærsk* afg. San Pedro 15.4.  
 m.s. *Lexa Mærsk* ank. Kbhvn. 19.4.  
 s.s. *Leise Mærsk* afg. Singapore 2.4.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Sabang 24.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. St. Lucia 19.4.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Aarhus 29.4.  
 s.s. *Lillian* ank. Liverpool 23.4.  
 s.s. *Lily* afg. Oxelösund 18.4. til Søderhamn.  
 s.s. *Linda* afg. Santos 13.4.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Lotta* pass. Æquator 18.4.  
 s.s. *Lotte* pass. Dungeness 23.4. p. R. t. Bayonne.  
 m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires 28.4. til Santos.  
 m.s. *Lundby* afg. Kbhvn. 30.4. til Gefle.  
 s.s. *Lynæs* (tidl. *Pia*) pass. Gedser 1.5.

## M

s.s. *M. C. Holm* solgt til Tyskland.  
 s.s. *Magnus* afg. Havre 2.5. til Bordeaux.  
 s.s. *Maja* afg. Bowater 25.4.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Singapore 27.4. til Suez hjg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. St. Johns NF. 28.4.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Los Angeles 24.4.  
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Baltimore 26.4.  
 s.s. *Margrete* ank. Susa 17.4.  
 s.s. *Margrethe* ank. London 1.5.  
 s.s. *Maria* afg. Dakar 14.4.  
 s.s. *Marianne* ank. Danzig 20.4.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Rotterdam 25.4.  
 s.s. *Marie Toft* afg. Tunis 26.4., pass. Lissabon 2.5.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Freetown 20.4.  
 s.s. *Marna* afg. Iquique 24.4.  
 m.s. *Marocco* afg. Messina 2.5. til Catania.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Gdynia 25.4.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Skagen 18.4.  
 s.s. *Marx* afg. Helsingør 27.4. til Gdynia.  
 s.s. *Maryland* afg. Santos 19.4. til Madeira.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Port Said 1.5. til Marseilles hjg.  
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 26.4.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Antwerp 19.4.  
 s.s. *Mette* ank. Livorno 17.4.  
 s.s. *Michael Jepsen* ank. Hongkong 6.4.  
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 29.4. til Antwerpen.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Kbhvn. 1.5. til Danzig.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filtalkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver



INDENBORDS

UDENBORDS

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

s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Najaden* afg. Oxelesund 24.4.  
 s.s. *Nancy* afg. Larne 24.4.  
 s.s. *Nerma* pass. Helsingør 25.4.  
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 22.4. til River Plate.  
 s.s. *Nicoline Mærsk* afg. Singapore 25.4.  
 s.s. *Niel Mærsk* ank. Shanghai 28.4.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Kbhvn. 30.4.  
 s.s. *Niobe* pass. Europapoint 22.4.  
 s.s. *Norco* afg. Danzig 26.4. til London.  
 m.s. *Nordbo* afg. Cristobal 15.4. til Yokohama.  
 s.s. *Nordborg* ank. Helsingør 28.4.  
 s.s. *Nordby* ank. Odense 26.4.  
 m.s. *Norden* ank. Dairen 16.4.  
 m.s. *Nordfarer* ank. Buenos Aires 17.4.  
 m.s. *Nordhavet* afg. St. John (NB) 18.4. til Dublin/London.  
 m.s. *Nordhval* afg. Seattle 15.4. til Yokohama.  
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 12.4. til New York.  
 s.s. *Nordlys* ank. Cristobal 13.4. p. R. t. Tocopilla.  
 m.s. *Nordpol* ank. Cristobal 22.4.  
 m.s. *Nordvest* afg. Yokohama 18.4. til New York.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Kbhvn. 28.4.

## O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 25.  
 s.s. *Olaf* afg. Newcastle-on-Tyne 29.4. til Montreal.  
 s.s. *Olga* afg. Kbhvn. 20.4. til Riga.  
 m.s. *Olga S.* ank. Haifa 23.4.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Jaffa 23.4.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Quebec 2.5.  
 m.s. *Oregon* ank. Vaksdal 29.4.  
 s.s. *Orion* afg. New York 27.4. til Caibarrien.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Mariager 29.4.  
 s.s. *Otto Petersen* pass. Dungeness 7.4. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Swansea 21.4. til Canada.

## P

s.s. *P. Madsen* ank. Rouen 27.4.  
 s.s. *P. N. Dam* ank. Hartlepool 28.4.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Gøteborg 3.5. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Haifa 28.4.  
 s.s. *Paula* pass. Kbhvn. 24.4.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Yawata 17.4. til San Francisco udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Savannah 13.4.  
 s.s. *Polly* pass. Dungeness 21.4. p. R. t. Casablanca.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Derwenthaugh 27.4.

## R

m.s. *Ragnhild* pass. Lizard 13.4. p. R. t. Philadelphia.  
 s.s. *Randa* pass. Dungeness 23.4.  
 s.s. *Riga* afg. Grimsby 2.5.  
 s.s. *Rigmor* ank. Sarpsborg 15.4.  
 s.s. *Rikke* lossen i Kbhvn. 2.5.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 3.5. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Danzig 25.4.  
 s.s. *Robert* afg. Zeebrugge 18.4. til Setubal.  
 s.s. *Robert Mærsk* afg. Barry 28.4.  
 s.s. *Rosenborg* afg. Huelva 25.4.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 2.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Sally Mærsk* afg. Lake Charles 22.4.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Boston 29.4.  
 s.s. *Scandia*, Lorentzen, ank. Amsterdam 1.5.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttelkoog 30.4. p. R. t. Rouen.  
 s.s. *Seine* forv. afg. Bordeaux 4.5. til La Fallice, Havre og Dunkirk.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. St. Lucia 23.4.  
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Bangkok 30.4.  
 s.s. *Selma* pass. Æquator 16.4.  
 s.s. *Sessa* ank. New York 20.7.

m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Nakskov 26.4.  
 s.s. *Sicilien* ank. Alexandria 1.5.  
 s.s. *Signe* ank. Randers 20.4.  
 s.s. *Sigrid* ank. Fecamp 18.4.  
 s.s. *Sigrun* forv. afg. Kbhvn. 2.5. til Aarhus, Middelfart og Randers.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Bordeaux 21.4.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Tyne 27.4.  
 s.s. *Skagen* ank. Oslo 2.5.  
 s.s. *Skagerak* ank. Leith 20.4.  
 s.s. *Skandia* forv. ank. Balon Rouge 7.5.  
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Immingham 1.5.  
 s.s. *Stejner* afg. Kbhvn. 3.5. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Rotterdam 29.4.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Methil 28.4.  
 s.s. *Sophie* ank. Ghent 20.4.  
 s.s. *Stadion II* forv. afg. 2.5. til Kolding og Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Alexandria 1.5.  
 s.s. *Stella* ank. Alexandria 25.4.  
 m.s. *Stensby* St. Lawrence River.  
 m.s. *Stjerneborg* ank. Fraser River 28.4.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Odense 29.4.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Boston 28.4.  
 s.s. *Svanhild* afg. Aalborg 15.4. til New York.  
 s.s. *Svanholm* ank. Liverpool 1.5.  
 s.s. *Svaava* afg. Antwerpen 2.5. til Kbhvn., Odense og Horsens.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Trinidad 21.4.  
 s.s. *Søborg* ank. Aberdeen 27.4.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 1.5.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Port Lincoln 4.5.  
 s.s. *Tanja* afg. Santos 21.4.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Bombay 30.4.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kbhvn. 3.5. til Gdynia.  
 s.s. *Tekla* ank. Sete 16.4.  
 s.s. *Tennessee* afg. Norfolk 29.4. til Gulfen.  
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 20.4.  
 s.s. *Tomsk* ank. Antwerpen 2.5.  
 s.s. *Tonny*, Schroder, oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. 54 Gr. 58 N. 26 Gr. 40 V. 1.5.  
 s.s. *Transporter* afg. Blyth 26.4. til Odense.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Banholm 2.5. til Oslo.  
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 2.5.  
 s.s. *Tula* afg. Algier 25.4. til Antwerpen.  
 m.s. *Tunis* afg. Alexandria 29.4. til Djidjelli.  
 m.s. *Tureby* forv. ank. New York 13.5.

## U

s.s. *Ulla* pass. Dungeness 26.4.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Shields 27.4.  
 s.s. *Uranienborg* pass. Balboa 20.4.

## V

s.s. *Valborg* ank. Casablanca 17.4.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 29.4.  
 s.s. *Venus* afg. Maracaibo 25.4. til Macoris.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Antwerp 27.4.  
 s.s. *Viborg* afg. Setubal 28.4.  
 s.s. *Viola* ank. Antwerpen 21.4. p. R. t. Alexandria.  
 s.s. *Virginia* afg. Madeira 25.4. til Stavanger.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Shanghai 5.5.  
 s.s. *With. Colding* pass. Skagen 19.4. p. R. t. Ivigtut.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Aalborg 23.3.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 2.5. til Nørresundby, Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Grimsby 2.5.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**M·B·COHN**TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR. 1  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weeseberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

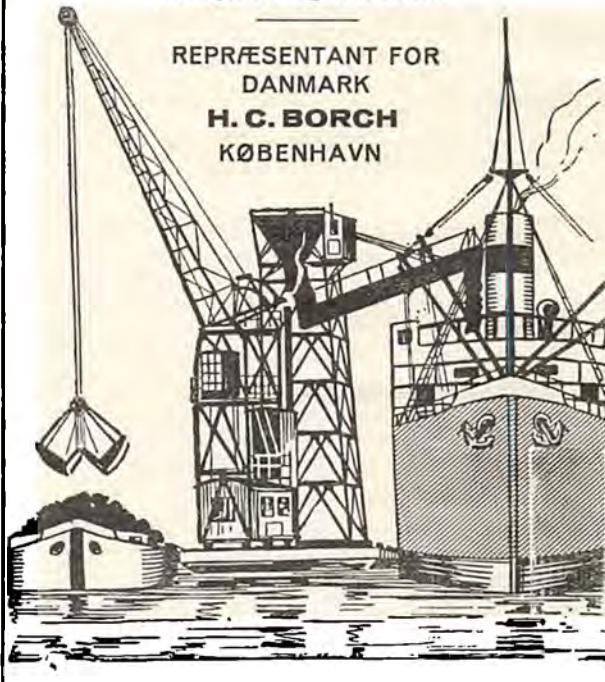
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARKH. C. BORCH  
KØBENHAVN**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**Toldbodens Motorfærge og  
transportforretning**N. P. Winding (Forh. Skibsfører)  
anbefaler sig medStørre og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til  
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,  
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Mørke Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«.

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 3. Maj 1939.

Nr. 18.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

1318. Sverige E.-Kyst. Løbet til Ungskär Ankerplads. Sømærker inddraget.  
(U. f. s. Nr. 16/1081. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
a. Stagerne med Kost paa henholdsvis  $56^{\circ} 02'_{,50}$  N.  $15^{\circ} 49'_{,00}$  E. og  $56^{\circ} 02'_{,30}$  N.  $15^{\circ} 48'_{,80}$  E.  
b. Stagen paa  $56^{\circ} 02'_{,20}$  N.  $15^{\circ} 48'_{,60}$  E.
1319. (T). Sverige. Öland W.-Kyst. Grönhögen Fyr midlertidig slukket.  
(U. f. s. Nr. 17/1136. Stockholm 1939.)  
Grönhögen Fyr paa c.  $56^{\circ} 16'$  N.  $16^{\circ} 24'$  E. er for Tiden slukket.
1320. (T). Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 17/1135. Stockholm 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* paa c.  $56^{\circ} 09'$  N.  $16^{\circ} 06'$  E. er midlertidig ombyttet med en almindelig Lystønde, der viser samme Fyrkarakter.
1321. Sverige. Kalmarsund. Kalmar-Färjestaden. Midlertidig Fyrbelysning inddraget.  
(U. f. s. Nr. 17/1208. Stockholm 1930.)  
1. Det midlertidige Fyr paa *Norra Midsundsgrundets* Varde paa  $56^{\circ} 39'_{,44}$  N.  $16^{\circ} 24'_{,80}$  E. er slukket.  
2. Den sortmalede Lystønde, der midlertidig har været udlagt paa  $56^{\circ} 39'_{,52}$  N.  $16^{\circ} 24'_{,08}$  E., NNW. for *Kalmar Tredingsgrund*, er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 49/3484 1938.)
1322. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 17/1134. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Elofsgrund* paa c.  $60^{\circ} 46'$  N.  $17^{\circ} 23'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 52/3697 1938.)

1323. Sverige. Bottniska Bugt. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 17/1207. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Lilla Ottergrundet* c. 61° 16' N. 17° 14' E. *Branthälsudde*.  
(E. f. S. Nr. 52/3698 1938.)
1324. (P). Sverige. Bottniska Bugt. Östra Kvarken Fyrskib. Taagesignal forandres.  
(U. f. s. Nr. 17/1133. Stockholm 1939.)  
Ved Genudlægningen af Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c. 63° 34' N. 20° 56' E. vil Fyrskibets Taagesignal være forandret til Fire-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 46<sup>s</sup>.
1325. Sverige. Bottniska Bugt. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 17/1132. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Germanö* c. 65° 26' N. 22° 14' E. *Liljeudden. Hamnholmen. Rödkaullen. Leskär. Rönnskär. Furuögrund, yttre og inre. Bergskäret. Käge--Prickgrund*.  
(E. f. S. Nr. 6/399 1939.)
1326. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hamina. Ledebaaker forandret.  
(U. f. s. Nr. 11/362. Helsingfors 1939.)  
a. *Suursaari* (øvre) Ledebaake paa 60° 26' 50" N. 27° 10' 59" E. bestaar nu af en paa en Stenvarde opsat hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten.  
b. *Lopaskeri* (nedre) Ledebaake paa 60° 25' 48" N. 27° 09' 44" E. bestaar nu af en paa en Stenvarde opsat hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten.  
Ledebaakerne er overet i Pejling c. 31°.
1327. Estland. Finske Bugt. Narva. Fyr atter tændt.  
(N. t. N. Nr. 2/6. Tallinn 1939.)  
*Narva-Jõesuu* Ledefyr er atter tændt.  
c. 59° 28' N. 28° 03' E.  
(E. f. S. Nr. 52/3708 1936.)
1328. Estland. Finske Bugt. Tallinn Red. Spirtønder inddraget.  
(N. t. M. Nr. 2/7. Tallinn 1939.)  
Nedennævnte Spirtønder, der afmærkede Yderenden af Kloakledningen, er permanent inddraget:  
a. Hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste 175 m 112° fra det røde, faste Fyr ved det S.-lige Indløb til Havnen (59° 26',<sub>8</sub> N. 24° 46',<sub>5</sub> E.).  
b. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste 130 m 120° fra det i (a) nævnte Fyr.  
(Kort Nr. 183.)
1329. Estland. Finske Bugt. Aegna Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 2/11. Tallinn 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Aegna* paa c. 59° 36' N. 24° 43' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 5/327 1939.)
1330. Estland. Finske Bugt. Kärda Red. Spirtønder inddraget.  
(N. t. M. Nr. 2/9. Tallinn 1939.)  
Nedennævnte Spirtønder er permanent inddraget:  
a. Hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa c. 59° 01' N. 22° 45',<sub>6</sub> E.  
b. Hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa c. 59° 02',<sub>3</sub> N. 22° 45',<sub>7</sub> E.  
c. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa c. 59° 02' N. 22° 45',<sub>9</sub> E.  
(Kort Nr. 182.)

1331. Estland. Muhu Väin (Moon Sund). Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 2/6. Tallinn 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Haapsalu* Havnefyr c.  $58^{\circ} 57',_6$  N.  $23^{\circ} 30',_3$  E. *Ramsi*. *Norrby*. *Paralepa*. *Hobulaid*. *Rohuküla*. *Heltermaa*. *Vormsi*. *Rangi*. *Kessu*. *Emmaste*. *Soru*. *Orissuare*. *Orjaku*. *Virelaud*. *Virtsu*.  
(E. f. S. Nr. 52/3709 1938.)
1332. (T). Estland. Muhu Väin (Moon Sund). 'Triigi Havn. Fyrbaake ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 2/10. Tallinn 1939.)  
*Triigi Havn* Fyrbaake paa c.  $58^{\circ} 35',_3$  N.  $22^{\circ} 43',_3$  E. er ødelagt, men vil blive genopført.
1333. Estland. Muhu Väin (Moon Sund). Lystønder genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 2/11. Tallinn 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Nordväina* c.  $59^{\circ} 09',_2$  N.  $22^{\circ} 59',_1$  E. *Pinukse*. *Soorlaraku*. *Kumari*. *Viinakari*.  
*Rangi*. *Kessu*.  
(E. f. S. Nr. 52/3710 1937.)
1334. Estland. Riga Bugt. Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 2/6. Tallinn 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Kübassaar* c.  $58^{\circ} 26'$  N.  $23^{\circ} 18'$  E. *Abruka* Forfyr. *Roomassuar*. *Sorgu*. *Manilaid*.  
*Pärnu*.  
(E. f. S. Nr. 52/3711 1938.)
1335. Estland. Riga Bugt. Pärnu Bugt. Lystønder genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 2/11. Tallinn 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Ipsi* c.  $58^{\circ} 16'$  N.  $23^{\circ} 46'$  E. *Pärnu*. Vraglystønden paa c.  $58^{\circ} 07',_2$  N.  $24^{\circ} 13',_9$  E.  
(E. f. S. Nr. 52/3712 1938.)
1336. Estland. Riga Bugt. Bistry Grund. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 2/8. Tallinn 1939.)  
Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste og Ballon paa c.  $58^{\circ} 01'$  N.  $24^{\circ} 18',_8$  E. er ombyttet med sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste.  
(Kort Nr. 182.)
1337. (T). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Luftfyr Brændetid.  
(N. f. S. Nr. 17/1618. Berlin 1939.)  
Brændetiden for nedennævnte Luftfyr er fra den 16. April d. A. og indtil videre fra Solnedgang til Solopgang:  
*Schürsdorf* c.  $54^{\circ} 00',_6$  N.  $10^{\circ} 42',_0$  E. *Gr. Schlammin*. *Görtz*.  
(E. f. S. Nr. 40/2859 1938.)

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

1338. Danmark. Sundet. Ellekilde Hage Lys- og Klokketønde SE. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.  
Vraget af „*Jeanne M.*“, der ligger sunket i 20 m Vand paa  $56^{\circ} 05'$  ( $43''$ ) N.  $12^{\circ} 32'$  ( $21''$ ) E., c. 0,7 Sm ud for Kysten ved *Nordskov Mølle*, er nedsprængt til en mindste Dybde af  $13',_5$  m. Den udlagte Vraglystønde og Vragvager er inddraget. En Vragklods er fastgjort i Vraget.  
(E. f. S. Nr. 1/95 1939. Kort Nr. 131, 130, 125 og 100.)

- 1339. (T). Danmark. Sundet. Saltholm Flak NW. Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidigt.**  
Omkring Midten af Maj d. A. ombyttes — uden nærmere Meddelelse — den automatiske Lys- og Klokketønde *Saltholm Flak NW.* paa c.  $55^{\circ} 42',7$  N.  $12^{\circ} 41',8$  E. med en almindelig Lys- og Klokketønde. Fyrkarakteren og Tøndens Udseende vil være uforandret.
- 1340. Danmark. Smaalandsfarvandet. Fæmø. Fæmø Havn. Oplysning om Dybde.**  
Dybden i *Fæmø Havn* og i Indsejlingsrenden dertil er 2,8 m.  
c.  $54^{\circ} 58',3$  N.  $11^{\circ} 31',8$  E.  
(Kort Nr. 160 og 140. Danske Lods, Side 516. Havnelods, Side 69.)
- 1341. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborgsund. Turø. Maarødde E. Blaaby Bro. Oplysning om Dybde.**  
Dybden ved Brohovedets Yderside er ved W.-Enden 3,1 m og ved E.-Enden 2,3 m.  
c.  $55^{\circ} 02',3$  N.  $10^{\circ} 39',6$  E.  
(Kort Nr. 171 og 170. Danske Lods, Side 559. Havnelods, Side 45.)
- 1342. Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Oplysning om Baake.**  
Den timeglasformede Bagbaake c. 350 m WSW. for *Assens* Sukkerfabriks Skorsten er malet rød over det hele.  
c.  $55^{\circ} 16',1$  N.  $9^{\circ} 53',8$  E.  
(Kort Nr. 151 og 150. Danske Lods, Side 358. Havnelods, Side 40. Søm.-Fort. Side 51, Nr. 27.)
- 1343. Danmark. Lille-Bælt. Helnæs Bugt. Helnæs Bro. Oplysning om Bro.**  
*Helnæs Bro* er kun 25 m lang. Der findes intet Brohoved og Dybden ved Ydersiden er kun  $\frac{1}{2}$  m.  
c.  $55^{\circ} 08',0$  N.  $10^{\circ} 02',8$  E.  
(Kort Nr. 152 og 151. Danske Lods, Side 373. Havnelods, Side 86.)
- 1344. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Eliselund Bro fjernet.**  
*Eliselund Bro* paa c.  $55^{\circ} 01',1$  N.  $9^{\circ} 27',5$  E. eksisterer ikke mere.  
(Kort Nr. 152, 151, 150 og 185. Danske Lods, Side 370 og Tillæg Nr. 3, Side 56. Havnelods, Side 54.)
- 1345. Danmark. Lille-Bælt. Als S.-Kyst. Hørnphav Bro. Oplysning om Dybde.**  
Dybden ved Brohovedet er 3,8 m.  
c.  $54^{\circ} 54',1$  N.  $9^{\circ} 53',6$  E.  
(Kort Nr. 154 og 152. Danske Lods, Side 380. Havnelods, Side 100.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1346. Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Ny Ophalerbedding.**  
Paa N.-Siden af *Baadehavnen* er anlagt en ny Ophalerbedding til Skibe med Egenvægt paa indtil 150 Tons.  
c.  $55^{\circ} 43',2$  N.  $11^{\circ} 42',8$  E.  
(Kort Nr. 116. Havnelods, Side 94.)
- 1347. Danmark. Kattegat. Nekselø Bugt. Havnsø Anlægsmole. Oplysning om Dybde.**  
Dybden i Bassinet inden for Læmolerne er 3,3 m.  
c.  $55^{\circ} 45',2$  N.  $11^{\circ} 19',5$  E.  
(Kort Nr. 103. Havnelods, Side 84.)
- 1348. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro. Oplysning om Bro.**  
*Hjarnø Bro* er c. 150 m lang.  
c.  $55^{\circ} 49',2$  N.  $10^{\circ} 04',1$  E.  
(Kort Nr. 113 og 114. Havnelods, Side 92.)

**1349. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Kabler.**

1. Det Kabel, som hidtil har været udlagt fra *Østre Molearms* NE.-lige Hjørne til *Bølgebryderens Hoved*, er fjernet og Telegrafbaakerne paa *Østre Molearm* nedlagt. Forbudet mod Opankring er bortfaldet.

2. Det fra Midten af den NE.-lige Ende af *Mellemarmen* udlagte Kabel, som hidtil var ført til det NW.-lige Hoved paa *Vestre Dækmole*, er nu ført i en ret Flugt i NE.-lig Retning omtrent til Midten af *Dækmolens* næst S.-ligste Strækning. Kablets Beliggenhed er afmærket ved de to tidligere opstillede Telegrafbaaker paa *Mellemarmen*.

c.  $56^{\circ} 09' N.$   $10^{\circ} 14' E.$

(E. f. S. Nr. 1/30 1937, Pkt. 1 d, 3 b og c. Kort Nr. 112 og 103. Havnelods, Side 31 og Tillæg Nr. 1, Side 3.)

**1350. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Hadsund Mariager Gødningskalkværks Bro. Oplysning om Dybde.**

Dybden ved den yderste Halvdel af *Hadsund Mariager Gødningskalkværks Bro* (tidligere *Hadsund Kalkbrud Bro*) er  $4,3$  m. Paa E.-Siden af Broen er Dybden  $4$  m og paa W.-Siden  $3,5$  m. Ud for Broen ligger 1 Bøje.

c.  $56^{\circ} 42' N.$   $10^{\circ} 03',4 E.$

(Kort Nr. 110 og 104. Danske Lods, Side 147. Havnelods, Side 81.)

**1351. Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 17/1150. Stockholm 1939.)

Fyrskibet *Fladen* paa c.  $57^{\circ} 13' N.$   $11^{\circ} 51' E.$  er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 13/966 1939.)

**1352. Sverige. Skagerrak. Smögen. Sømærke udlagt.**

(U. f. s. Nr. 17/1151. Stockholm 1939.)

En rød Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon er udlagt paa  $58^{\circ} 21',10 N.$   $11^{\circ} 09',40 E.$ , W. for Grunden *Segebåden*.

(E. f. S. Nr. 10/731 1939. Kort Nr. 92.)

**1353. Sverige. Skagerrak. Indløbet N. om Koster. Sømærke udlagt.**

(U. f. s. Nr. 12/1152. Stockholm 1939.)

En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon er udlagt paa  $58^{\circ} 54',40 N.$   $10^{\circ} 54',00 E.$ , S. for Grunden *Det grunda* (7 m).

(E. f. S. Nr. 10/732 1939. Kort Nr. 92.)

**1354. Danmark. Limfjorden E.-lige Indløb. Hals Havn og Bro. Oplysning om Dybde.**

Dybden ved E.-lige Brohoved og i Indløbet til Havnen er  $3,1$  m, ved W.-lige Brohoved  $2,0$  m.

c.  $56^{\circ} 50',5 N.$   $10^{\circ} 18',5 E.$

(Kort Nr. 104 og 106. Danske Lods, Side 489. Havnelods, Side 82.)

**1355. Danmark. Limfjorden. Hjarbæk Havn. Oplysning om Afmærkning.**

Sejlrenden ind til *Hjarbæk Havn* er paa W.- og N.-Siden afmærket med 5 Ris-prikker, hvoraf den yderste angiver Indsejlingen til Renden. E.- og S.-Siden er afmærket med 4 Halmprikker.

c.  $56^{\circ} 31',9 N.$   $9^{\circ} 19',3 E.$

(Kort Nr. 104. Havnelods, Side 92. Søm.-Fort. Side 64, Nr. 11.)

**1356. Danmark. Limfjorden. Nykøbing Mors. Oprensning og Uddybning tilendebragt.**

Oprensnings- og Uddybningsarbejdet i det gravede Sejlløb til *Nykøbing Havn* er nu tilendebragt. Oprensningen har fundet Sted foran Havnen indenfor 4 m-Kurven til Skæringspunktet mellem den røde og den grønne Fyrlinie, Uddybningen paa Arealet foran *Fiskerihavnens Læmole*, mod S. til 4 m-Kurven og mod E. til Linien fra den inderste røde Et-Kost til *Lystsejlernes Baadebro*.

c.  $56^{\circ} 47',7 N.$   $8^{\circ} 52',1 E.$

(E. f. S. Nr. 51/3691 1938. Kort Nr. 104. Havnelods, Side 153.)

1357. Danmark. Limfjorden. Svaneholm Forfyr. Funderingspæle fjernet.  
Alle Funderingspælene fra Fundamentet til *Svaneholm* Forfyr er nu fjernet, og Dybden paa Stedet er for Tiden 3 m.  
c. 56° 42' N. 8° 15' E.  
(E. f. S. Nr. 47/3413 1938. Kort Nr. 104.)  
(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1358. Holland. Zeegat van Terschelling. Zuider Stortemelk. Vrag uskadeliggjort.  
(B. a. Z. Nr. 95/1209. 's-Gravenhage 1939.)  
Vraget, der ligger sunket paa c. 53° 18',<sub>9</sub> N. 5° 05',<sub>0</sub> E., er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget nu er 8,4 m. Vragafmærkningen inddrages -- uden nærmere Meddelelse -- i Løbet af Sommeren 1939.  
(E. f. S. Nr. 40/2877 1938.)
1359. (T). England. Themsen Anduvning. Girdler<sub>2</sub> Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
(N. t. M. Nr. 24. Trinity House, London 1939.)  
Omkring den 31. Maj d. A. ombyttes Fyrskibet *Girdler* paa c. 51° 29' N. 1° 06' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 2 Maaneder med et Reservefyrskib med Pælemast med Fyrlanterne paa halv Mast. Fyrkarakter, hvidt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mærke 19<sup>s</sup>. Fyrets Lysevne er betydelig nedsat. Taagesignal, Et-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 6<sup>s</sup>, Pause 54<sup>s</sup>.  
Yderligere Meddelelser fremkommer ikke.  
(Se Tillæg.)

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1360. (P). Frankrig. Dahouët. Fyr forandres.  
(A. a. N. Nr. 15/1097. Paris 1939.)  
Det hvide, røde og grønne, faste Fyr paa Taarnet *La Petite-Muette* paa c. 48° 34',<sub>9</sub> N. 2° 34',<sub>3</sub> W. vil i Løbet af den nærmeste Tid blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4,5<sup>s</sup>, Mærke 1,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys.
1361. Frankrig. Brehât Anduvning. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 15/1098. Paris 1939.)  
Baaken *Velven Est* paa c. 48° 51',<sub>3</sub> N. 3° 01',<sub>2</sub> W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 5/351 1939.)
1362. Frankrig. Tréguier Anduvning. Oplysning om Afmærkning.  
(A. a. N. Nr. 15/1099. Paris 1939.)  
1. Tønden *Le Taureau* paa c. 48° 51',<sub>3</sub> N. 3° 10',<sub>8</sub> W. er atter udlagt paa Plads.  
2. Nedennævnte Baaker er genopført:  
*Le Crapaud* c. 48° 52',<sub>1</sub> N. 3° 10',<sub>5</sub> W.  
*Notar* c. 48° 51',<sub>5</sub> N. 3° 10',<sub>2</sub> W.  
(E. f. S. Nr. 10/738 1939.)
1363. England W.-Kyst. Bideford Anduvning. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 23. Trinity House, London 1939.)  
1. *Middle Ridge* Tønde er flyttet c. 0,25 Sm NW. efter og ligger nu 0,91 Sm 290½° fra *Bideford* Bagfyr.  
2. En sort Spidstønde *Ouler Pulley* er udlagt som Afmærkning for *Pulley Sand* 0,43 Sm 279° fra det i (1) nævnte Fyr.  
c. 51° 04' N. 4° 12' W.  
(E. f. S. Nr. 15/1108 1939.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### I. Østersøen.

- 1989  
1/2 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag „Katharina Peppa“. Vrag afmærket.*  
1/14 *Tyskland. Stolpe Banke S. Vrag „San Matteo“. Vraglystømdes Plads.*  
1/15 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie N. Vrag.*  
1/17 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*  
7/486 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Fyr midlertidig forandret. Oplysning om Kabler.*  
9/634 *Østersøen. Ronne Havn S. t. W. Vrag „Rita“ afmærket.*  
9/645 *Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE. Oplysning om Vrag.*  
11/782 *Lolland W.-Kyst. Liepaja N. Vrag „Ballabor“ afmærket.*  
11/841 *Danmark. Gedser Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.*  
12/854 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib midlertidig ombyttet.*  
14/1023 *Danmark. Bornholm. Hæle Havn midlertidig lukket. Havnefyr midlertidig slukket.*  
17/1225 *Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
18/1324 *Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken Fyrskib. Taagesignal forandres.*

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

- 1930  
1/19 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
1/20 *Danmark. Sundet. Drogden. Vrag „Artemis“.*  
1/21 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosedø Batteri. Signal for Skydning.*  
1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
1/23 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt. Skydesøvelser. Advarsel.*  
1/25 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.*  
1/26 *Sverige. Sundet. Skanör Havn. Sømærker midlertidig inddraget.*  
1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.*  
1/30 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.*  
1/32 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernakø. Munkeby Fyr forandres.*  
1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.*  
1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder. Advarsel.*  
1/35 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*  
1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydesøvelser. Advarsel.*  
1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Oplysning om Fyrbelysning.*  
7/491 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*  
11/789 *Sverige. Sundet. Ven. Nyt Fyr tændes. Taagesignal oprettes.*  
11/790 *Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr forandres. Taagesignal forandres.*  
13/862 *Sundet. Helsingør—Hälsingborg. Kabler udlægges midlertidigt. Advarsel.*  
17/1240 *Danmark. Store-Bælt. Smerstakke Løb. Sømærker flyttes.*  
16/1221 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grensund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
18/1389 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*



## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1989  
 1/39 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.  
 1/40 Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Puller. Advarsel.  
 1/42 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.  
 5/342 Danmark. Limfjorden. Salling Sund. Prøveboringer. Advarsel.  
 5/343 Danmark. Limfjorden. Vilsund. Bro under Bygning. Advarsel.  
 8/630 Danmark. Limfjorden. Den uddybede Rende over Løgstør Grunde. Tilsanding.  
 10/724 } Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn udvides. Advarsel.  
 18/1390 }  
 11/794 Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 12/876 Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjord. Oksoy Fyr slukkes midlertidigt.  
 12/944 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejde. Advarsel.  
 18/1392 }  
 13/967 Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn. Oplysning om Dybde.  
 13/1017 Danmark. Kattegat. Sæby NE. t. E. Vrag „Ormen 2“.  
 14/1036 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.  
 14/1077 Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
 16/1171 Danmark. Isefjord. Bramsnæsvis. Skydning med Torpedoer. Advarsel.  
 16/1172 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.  
 17/1247 Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.  
 17/1314 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Oplysning om Fyr.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1989  
 1/54 Belgien. Wandelaar Fyrskib E. Vrag „Nippon“.  
 1/55 Belgien. West Hinder Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 1/56 England. Kay Sand Channel. Farligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 6/425 Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.  
 7/503 } Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer. Lystønder flyttes. Vagt-  
 10/736 } skibe udlægges. Advarsel. Midlertidig Afmærkning.  
 15/1099 }  
 17/1316 }  
 8/576 Nordsøen. Humber Fyrskib E. t. N. Vrag „Katina Bulgaris“.  
 9/655 Tyskland. Borkum N. Vrag „Wiborg II“ afmærket.  
 9/658 Skotland. Caledonian Canal lukkes midlertidig for Trafik.  
 12/879 Norge. Selbjørnsfjord. Slotteroy Fyr slukkes midlertidig.  
 12/880 Norge. Jæren. Obrestad Fyr slukkes midlertidig.  
 12/888 England. Sunk Fyrskib ombyttes midlertidig.  
 13/968 Tyskland. Helgoland. Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
 13/969 Tyskland. Weser Fyrskib og Jade W. Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
 13/972 Skotland. Firth of Forth. Forsøg med Sprængstoffer. Forbudt Omraade.  
 15/1093 Danmark. Horns Rev. Horns Rev Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 15/1094 Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 15/1100 Skotland. Bass Rock. Fyrs Lysevne formindskes midlertidigt.  
 15/1101 Skotland. North Curr Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 17/1255 Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland. Maas Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 17/1257 England. Outer Gabbard Fyrskib forandres.  
 17/1315 England. Spurn Point Fyrskib midlertidig ombyttet.

## Island og Færøerne.

- 1989  
 1/59 Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki Grund fundet.  
 1/60 Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.  
 18/1367 Færøerne. Strømo. Thorshavn N. Hoyviksholm. Fyr tændes.  
 18/1368 Færøerne. Sydero. Porkere Næs Fyr. Ny Lysvinkel.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1989  
 1/64 Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.  
 1/65 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.  
 1/68 Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.  
 1/67 } Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af  
 6/463 } særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeldinger  
 pr. Radiotelefon.  
 1/68 Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte  
 Isberetninger.

- 1/69 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.
- 1/70 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.
- 1/71 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.
- 1/72 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
- 1/74 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/76 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
- 2/156 Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i *udenlandske* Farvande.
- 2/157 *Britiske Øer og Nordøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.
- 2/158 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
- 2/165 *Danmark.* Meddelelse fra Søkortarkivet.
- 3/233 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelser i *danske* Farvande.
- 6/464 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
- 12/941 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske* Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.
- 12/942 *Spanien.* Trafikbestemmelser. Advarsel.
- 12/946 *Danmark.* Nødmeldinger fra Skibe.
- 15/1155 *Sverige.* Opmaalingsarbejder 1939. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
- 15/1156 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske* Dampskibsruiter.
- 17/1313 *Sverige.* Midlertidig Udvidelse af Sendetider for visse Radiofyre.
- 18/1384 *Danmark.* *Aalbæk Bugt. Baaring Vig m. v. Hesselo, Farvandet N. for. Koge Bugt m. v. Kerteminde Bugt m. v. Samsø, Farvandet W. for. Marstal Bugt m. v. Skydeøvelser.* Farvande midlertidig spærret. Advarsel.
- 18/1385 *Danmark.* *Isefjord. Baaring Vig. Fakse Bugt. Søhunde Havn. Nyborg Fjord, Farvandet S. for. Hesselo, Farvandet N. for. Øvelser med Miner.* Advarsel.

1364. England W.-Kyst. Wales W.-Kyst. Holyhead. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 866. London 1939.)  
Det hvide og røde, faste Fyr paa Yderenden af *Old Mill Molen* paa c.  $53^{\circ} 19' N.$   
 $4^{\circ} 37' E.$  er forandret til at vise rødt, fast Lys.
1365. (T). Irland E.-Kyst. Highland Rock. Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.  
(N. t. M. Nr. 882. London 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden paa c.  $54^{\circ} 57' N.$   $5^{\circ} 43' W.$ ,  $0,65 Sm$   $71^{\circ}$  fra *Highland Rock*  
Baake, er bortdrevet fra sin Station.
1366. Irland E.-Kyst. Belfast Lough. Oplysning om Vrag.  
(N. t. M. Nr. 874. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 52/4043 1937 annulleres og erstattes med:  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $54^{\circ} 41' N.$   $5^{\circ} 38' W.$ ,  
 $2,1 Sm$   $297^{\circ}$  fra *Shore Hill* Vandtaarn. En grøn Lys- og Fløjtetønde, der viser grønt  
Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , er udlagt  $0,1 Sm$   $334^{\circ}$  fra Vraget.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1367. (P). Færøerne. Strømsø. Thorshavn N. Hoyviksholm. Fyr tændes.  
I Løbet af Juni d. A. vil der paa *Hoyviksholm* paa  $62^{\circ} 01' (40'') N.$   $6^{\circ} 44' (20'')$   
W. blive opført et Fyr, *Hoyviksholm Fyr*, der skal vise hvidt Hurtigblink, c. 40 Blink pr.  
Minut. Lysevne:  $9,5 Sm$ . Et c. 4 m højt, hvidt Taarn med rødt Bælte.  
Nærmere Meddelelser om nøjagtig Plads, Flammens Højde og Synsvidde vil senere  
fremkomme.  
(Kort Nr. 82 og 80. Færøske Lods, Side 61. Fyr-Fort. Nr. 828 A.)
1368. (P). Færøerne. Syderø. Porkere Næs Fyr. Ny Lysvinkel.  
I Løbet af Juni d. A. vil der blive indlagt en grøn Lysvinkel i *Porkere Næs Fyr*  
paa  $61^{\circ} 29' (12'') N.$   $6^{\circ} 41' (43'') W.$ , saaledes at Fyret derefter vil lyse, som følger:  
1. Hvidt i Pej. fra  $152^{\circ}$  til  $296^{\circ}$ . 3. Grønt i Pej. fra  $322^{\circ}$  til  $354^{\circ}$ .  
2. Rødt i — -  $296^{\circ}$  -  $322^{\circ}$ . 4. Hvidt i — -  $354^{\circ}$  -  $56^{\frac{3}{4}}/4^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 84 og 83. Færøske Lods, Side 43 og Tillæg Nr. 1, Side 2. Fyr-Fort. Nr. 809.)
1369. (P). Frankrig. Quiboron Bugt. Lystønde udlægges midlertidigt.  
(A. a. N. Nr. 15/1102. Paris 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges midlertidigt ved W.-Spidsen af *Plateau*  
*de la Recherche* paa c.  $47^{\circ} 25',6 N.$   $2^{\circ} 50',5 W.$  en hvid og sort, vandret stribet Lystønde,  
der viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Lystønden er forsynet med  
en Topbetegnelse bestaaende af 2 afstumpede Kegler med Baserne mod hinanden.
1370. (P). Frankrig. Loire Maritime. Afmærkning forandres.  
(A. a. N. Nr. 15/1094. Paris 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid foretages nedennævnte Forandringer i Afmærk-  
ningen ved *Loire Maritime*:  
1. Lystønden *Lazaret de Mindin* paa c.  $47^{\circ} 16',5 N.$   $2^{\circ} 09',7 W.$ , flyttes c. 170 m  
SW. efter.  
2. Lystønden *Banc de Bilho* paa c.  $47^{\circ} 17',6 N.$   $2^{\circ} 06',4 W.$  flyttes c. 200 m  
SW. efter.  
3. Lystønden *La Fernais* paa c.  $47^{\circ} 18',1 N.$   $2^{\circ} 05',9 W.$  flyttes c. 320 m SW. efter.  
4. Lystønden *Priory* paa c.  $47^{\circ} 18',2 N.$   $2^{\circ} 05',3 W.$  flyttes c. 450 m NE. efter og  
skifter Navn til *Priory amont*.  
5. En rødmalet Lystønde, *Priory aval*, som viser grønt, fast Lys, udlægges paa  
c.  $47^{\circ} 17',8 N.$   $2^{\circ} 06' W.$ , ved S.-Siden af Løbet. Lystønden er forsynet med kegleformet  
Topbetegnelse.

1371. Frankrig. Loire Munding (Chenal du Sud). Skær.  
(A. a. N. Nr. 15/1101. Paris 1939.)  
Et Skær med 5,6 m Vand ligger tæt ved Tonde No. 5 de la Barre des Charpentiers  
paa c. 47° 14',<sub>2</sub> N. 2° 16',<sub>0</sub> W.
1372. (T). Frankrig. Ile d'Yeu. Les Chiens-Perrins Fyr slukket.  
(A. a. N. Nr. 15/1103. Paris 1939.)  
Fyret *Les Chiens-Perrins* paa c. 46° 43',<sub>6</sub> N. 2° 24',<sub>6</sub> W. er for Tiden slukket.
1373. Newfoundland S.-Kyst. Boar Island. Taagesignal oprettet.  
(N. t. M. Nr. 881. London 1939.)  
Paa c. 47° 36' N. 57° 35' W., 0,05 Sm 107° fra *Boar Island* Fyr, er oprettet et Taage-  
signal med Diafon, Tre-Stød.
1374. Newfoundland W.-Kyst. Port au Port. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 894. London 1939.)  
En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa c. 48° 40' N. 58° 48' W.,  
2,26 Sm 52° fra Triangulationsmærket paa N.-Spidsen af *Shoal Point*.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd- Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1375. (P). Bahama Øerne. Great Bahama Bank. Man Island Fyr forandres.  
(N. t. M. Nr. 886. London 1939.)  
Omkring den 14. Juni d. A. forandres *Man Island* Fyr paa c. 25° 34' N. 76° 40'  
W. fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>.
1376. Brasilien NE.-Kyst. Braad findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 893. London 1939.)  
Braaddet, der i 1916 var rapporteret at findes paa c. 2° 00' S. 41° 00' W., er for-  
gæves eftersøgt.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1377. Spanien. Cape Sacratif S. Grund.  
(N. t. M. Nr. 858. London 1939.)  
En Grund rapporteres at ligge paa c. 36° 41' N. 3° 28' W., 0,6 Sm 175° fra *Cape*  
*Sacratif* Fyr.
1378. Italien W.-Kyst. Spezia Anduvning. Vrag fjernet.  
(A. a. N. Nr. 16/4. Genua 1939.)  
Vraget, der laa sunket paa c. 44° 03' N. 9° 54' E., c. 1 Sm W. t. S. for *Telaro*,  
er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 17/1288 1939.)
1379. Italien W.-Kyst. Meloria Bank. Oplysning om Lystønde.  
(N. f. S. Nr. 17/1646. Berlin 1939.)  
Lystønden paa c. 43° 34',<sub>9</sub> N. 10° 15',<sub>4</sub> E., ved E.-Enden af Banken, er sortmalet  
med et hvidt, vandret Bælte.
1380. Italien W.-Kyst. Gaeta. Vrag fjernet.  
(N. f. S. Nr. 17/1646. Berlin 1939.)  
Vraget, der laa sunket paa c. 41° 13' N. 13° 35' E., 440 m 341° fra Fyret paa  
Hovedet af *S. Antonio Mole*, er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 17/1290 1939.)

**1381. Italien. Adriaterhavet. Isola Lagosta. Punta Scrigeva (Porto Rosso). Oplysning om Fyr.**

(A. a. N. Nr. 15/9. Genua 1939.)

*Punta Scrigeva* Fyr paa c.  $42^{\circ} 43' N.$   $16^{\circ} 53' E.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Synsviddens er for Tiden kun 12 Sm, men vil senere blive forøget til c. 28 Sm.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**

**1382. (T). Malacca Stræde. Klang Stræde Anduvning. Angsa Bank. Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 872. London 1939.)

E. f. S. Nr. 14/1067 1939 annulleres og erstattes med:

I Løbet af den nærmeste Tid ombyttes *Angsa Bank* Fyrskib paa c.  $3^{\circ} 20' N.$   $101^{\circ} 00' E.$  midlertidigt med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $2^s$ .

**1383. Malacca Stræde. South Klang Stræde. Lystønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 873. London 1939.)

Lystønden paa c.  $2^{\circ} 52' N.$   $101^{\circ} 15' E.$ ,  $1,78$  Sm  $185\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Pinto Gedong* Fyr, er forandret fra at vise rødt Et-Blink hver  $15^s$  til at vise rødt Et-Blink hver  $7^s$ .

**XI. Bekendtgørelser m. m.**

**1384. Danmark. Aalbæk Bugt m. v. Baaring Vig m. v. Hesselø, Farvandet N. for. Køge Bugt m. v. Kerteminde Bugt m. v. Samsø, Farvandet W. for. Marstal Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvande midlertidigt spærret. Advarsel.**

Skydning med Kanon vil blive afholdt, som følger:

*I Tiden 16.—19. Maj d. A., begge Dage inklusive, i Aalbæk Bugt m. v.* Skydepladsen begrænses af Breddeparallerne  $57^{\circ} 37' N.$  og  $57^{\circ} 30' N.$  samt Meridianen  $10^{\circ} 45' E.$  og *Jyllands Kyst.*

*I Tiden 23.—26. Maj, 30. Maj—2. Juni og 19.—22. Juni d. A., alle Dage inkl. i Baaring Vig m. v.* Skydepladsen begrænses af *Fyns Kyst*, Breddeparallellen  $55^{\circ} 34' N.$  samt af Meridianerne  $10^{\circ} 02' E.$  og  $9^{\circ} 51' E.$

*I Tiden 27.—29. Juni d. A., begge Dage inkl., i Farvandet N. for Hesselø.* Skydepladsen begrænses af Breddeparallerne  $56^{\circ} 22' N.$  og  $56^{\circ} 12' N.$  samt af Meridianerne  $11^{\circ} 50' E.$  og  $11^{\circ} 30' E.$

*I Tiden 6.—8. Juni og 27.—30. Juni d. A., alle Dage inkl., i Køge Bugt m. v.* Skydepladsen begrænses af *Sjællands og Amagers Kyster* samt af Meridianen gennem *Aflandshage* og Breddeparallellen gennem *Køge Sonakke.*

*I Tiden 12.—15. Juni d. A., begge Dage inkl., i Kerteminde Bugt m. v.* Skydepladsen begrænses af *Fyns Kyst*, Breddeparallellen gennem *Stavreshoved* og Meridianen  $10^{\circ} 48' E.$

*I Tiden 23.—26. Maj, 30. Maj—2. Juni og 19.—22. Juni d. A., alle Dage inkl., i Farvandet V. for Samsø.* Skydepladsen begrænses af Breddeparallerne  $56^{\circ} 02' N.$  og  $55^{\circ} 45' N.$  samt af Meridianerne  $10^{\circ} 28' E.$  og  $10^{\circ} 16' E.$

*I Tiden 12.—16. Juni d. A., begge Dage inkl., i Marstal Bugt m. v.* Skydepladsen begrænses af *Langlands og Ærøs Kyster*. Breddeparallellen gennem *Downs Klint* og Meridianen gennem *Vejsnæs Nakke.*

Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsernes ovenfor anførte Grænser.

Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

**1385. Danmark. Isefjord. Baaring Vig. Fakse Bugt. Søhunde Havn. Nyborg Fjord, Farvandet S. for Hesselø, Farvandet N. for Øvelser med Miner. Advarsel.**  
Øvelser med Miner vil blive afholdt i følgende Tidsrum i de vedføjede Farvandsafsnit.

*I Tiden fra den 16.—19. Maj d. A., begge Dage inkl.*

*Isefjord.*

Farvandet begrænses af Breddeparallerne  $55^{\circ} 50' N.$  og  $55^{\circ} 55' N.$  samt mod Vest af Meridianen  $11^{\circ} 48' E.$

*I Tiden fra den 23.—26. Maj, den 30. Maj—2. Juni og fra den 19.—22. Juni d. A., alle Dage inkl.*

*Baaring Vig.*

Farvandet begrænses af Breddeparallellen  $55^{\circ} 34' N.$  og Meridianerne  $10^{\circ} 02' E.$  og  $9^{\circ} 51' E.$

*I Tiden fra den 6.—8. Juni d. A., begge Dage inkl.*

*Fakse Bugt og Søhunde Havn.*

Farvandene begrænses henholdsvis af Breddeparallerne  $55^{\circ} 12',5 N.$  og  $55^{\circ} 14' N.$  og Meridianerne  $12^{\circ} 16' E.$  og  $12^{\circ} 21' E.$  samt af Møns Kyst, Breddeparallellen  $55^{\circ} 05' N.$  og Meridianerne  $12^{\circ} 18' E.$  og  $12^{\circ} 28' E.$

*I Tiden fra den 12.—15. Juni d. A., begge Dage inkl.*

*Farvandet S. for Nyborg Fjord.*

Farvandet Øst for Fyn begrænset af Breddeparallerne  $55^{\circ} 14' N.$  og  $55^{\circ} 15',5 N.$  og Meridianen  $10^{\circ} 51' E.$

*I Tiden fra den 27.—29. Juni d. A., begge Dage inkl.*

*Farvandet Nord for Hesselø.*

Farvandet begrænses af Breddeparallerne  $56^{\circ} 22' N.$  og  $56^{\circ} 12' N.$  og Meridianerne  $11^{\circ} 50' E.$  og  $11^{\circ} 30' E.$

Naar Miner er udlagt vil Orlogsfartøjer i Almindelighed opholde sig i Minefeltets Nærhed.

Mineskibe vil under Arbejde i Minespæringer vanskeligt kunne vige for andre Fartøjer, hvorfor saadanne i Tide vil have at gaa af Vejen for Mineskibene, naar disse fører Signal som fastsat for Skibe, der er i Færd med at udlægge eller optage Telegrafkabel, nemlig : 3 Signalfigurer lodret over og under hinanden, den øverste og den nederste kugleformede og rødfarvede, den mellemste af Form som en ligesidet Trekant, ophængt ved det ene Hjørne og af Farve hvid.

Det indskræpes, at Skibe og Fiskefartøjer m. fl. er forpligtet til at følge de Anvisninger, som maatte blive givet dem af de tilstedeværende Orlogsskibe, og disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter deres Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saavidt muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende indenfor de angivne Farvandsafsnit.

For Skader paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af ovenstaaende Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets ovennævnte Fartøjer og Materiel.

## 1386. Sverige. Oplysning om Luftfyrt Malmö—Göteborg.

(U. f. s. Nr. 17/1149. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Luftfyrt holdes indtil videre tændt hver Nat fra Solnedgang til Solopgang:

- |                |                |                |
|----------------|----------------|----------------|
| 1. Rönneberga  | 55° 54' 24" N. | 12° 55' 48" E. |
| 2. Varan       | 56° 25' 42" N. | 12° 40' 54" E. |
| 3. Haverdal    | 56° 43' 27" N. | 12° 39' 00" E. |
| 4. Stafsinge   | 56° 55' 12" N. | 12° 29' 19" E. |
| 5. Bläshammar  | 57° 10' 00" N. | 12° 15' 48" E. |
| 6. Hyllersåsen | 57° 27' 25" N. | 12° 00' 48" E. |

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller  
Boga Nr.

## England:

- N 1461 Italy. — Approaches to Genova. — Genova.  
Limits. — Lat. 44° 21' — 44° 30' N.  
Long. 8° 44½' — 9° 03' E.
- R 30 Plymouth sound and Hamoaze.
- R 394 England. — The Solent, eastern part.
- R 440 Fiji islands. — Eastern group.
- R 1152 Barry and Watchet to Newport and Weston-super-Mare.
- R 1543 Yarmouth and Lowestoft roads.
- R 1660 Fiji. — Suva harbour.
- R 1895 England. — Dungeness to the Thames.
- R 2344 Gulf of Mexico. — Mobile bay.
- R 2853 Mississippi sound and Mobile bay.
- † 1461 Approaches to Genoa.
- T Supplement No. 10 to Baltic Pilot, Vol. I.
- N List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals, Parts IV, VI, VII and X, 1939.
- T Supplements No. 1 to Parts II, III and V, and Supplements No. 2 to Parts I, VIII and IX of List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals, 1938 og 1937.
- R Admiralty List of Wireless Signals, 1939, Volume I and Supplement.
- Tyskland:
- N Nautischer Funkdienst, Ausgabe 1939.
- N Nautischer Funk-Sprechdienst, Ausgabe 1939.
- N Zeitsignale, ein Sonderabdruck aus „Nautischer Funkdienst 1939“.

## Tillæg.

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

## 1387. Danmark. Sundet. Drogden. Sømærket Kirkesten flyttet.

Paa Grund af en Tilsanding, hvorved Landgrunden har skudt sig ud i E.-lig Retning er den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Kirkesten*, flyttet c. 270 m E. efter og udlagt ved E.-Siden af Grunden i 2,5 m Vand paa 55° 35' (00") N. 12° 41' (12") E. (Kort Nr. 133, 132, 130, 125 og 180. Søm-Fort. Side 44 Nr. 21.)

1388. Danmark. Store-Bælt. Albuen Fyr SW. t. W. Vrag uskadeliggjort.  
Vraget af *Albatros*, der ligger sunket paa  $54^{\circ} 49'$  ( $42''$ ) N.  $10^{\circ} 56'$  ( $46''$ ) E., er bortsprængt til en mindste Dybde af  $2,5$  m over Stenladningen. Vragvageren er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 12/868 1939. Kort Nr. 144, 142, 140, 185 og 126.)
1389. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.  
Ved Kontrolmaalingen den 30. April d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret  $2,7$  m.  
c.  $54^{\circ} 50',6$  N.  $10^{\circ} 33',1$  E.  
(E. f. S. Nr. 14/1031 1939.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1390. (T). Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn. Midlertidig Fyrbelysning i Uorden. Advarsel.  
Den midlertidige Fyrbelysning ved *Odden Havn* er i Uorden, idet Fyrpælen, der var udsat E. for Havnefyret, er væltet. Man bør ved Indsejlingen til Havnen holde mindst  $50$  m E. om Havnefyret. Hvis Vejret tillader det, vil der midlertidig blive anbragt en klar Lanterne paa den yderste Pæl i den under Bygning værende Nordmole.  
c.  $55^{\circ} 58',1$  N.  $11^{\circ} 22',2$  E.  
(E. f. S. Nr. 10/724 1939.)
1391. Danmark. Kattegat. Juelsminde Havn. Fyrs Brændetid.  
*Juelsminde* Havns røde, faste Fyr vil fremtidig være tændt hele Aaret.  
 $55^{\circ} 42' 57''$  N.  $10^{\circ} 01' 15''$  E.  
(Kort Nr. 114 og 103. Danske Lods, Side 178. Havnelods, Side 101. Fyr-Fort. Nr. 201.)
1392. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning. Advarsel.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/944 1939 meddeles, at det røde og grønne, faste Fyr paa S.-Enden af N.-lige Mole (N. for *Bassin II*) er permanent fjernet og midlertidig erstattet med en grøn Lanterne ophængt paa en Pæl paa den yderste Del af Hovedet.  
A d v a r s e l: Al Sejlads til og fra den gamle Havn skal foregaa E. om den ovenfor nævnte grønne Lanterne.  
c.  $56^{\circ} 09',4$  N.  $10^{\circ} 13',3$  E.  
(E. f. S. Nr. 12/944 1939. Kort Nr. 112 og 103. Havnelods, Side 31 og 33. Fyr-Fort. Nr. 180.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1393. Nordsøen. Marstenen Fyr W. Drivende Vrag.  
(Meddelelse fra Borgen Radio.)  
*Engelsk* Damper *Northern Princess* rapporterer den 1. Maj d. A. Kl. 2000 (*mellem-europæisk* Tid) at have passeret en mastlignende Genstand, der ragede c.  $4$  m over Vandet, paa c.  $60^{\circ} 10'$  N.  $3^{\circ} 50'$  E., c.  $35$  Sm W. for *Marstenen* Fyr.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**  
Stiftet 1899  
Aktiekapital 8 Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amallegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL**  
**LOSSESPIL**  
**STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.  
»Maritime«

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)  
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

**Rasmus Christensen**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1878  
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude      Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 808

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**  
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAET 1878)  
FREDERICIA

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

KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
Indehaver: J. U. JEPSEN  
SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867  
KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 & 666

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
Etableret 1896  
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71      Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

**CARL HASSAGER & CO**  
Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.  
**K. H. FRIIS**  
statsautoriseret Skibsmægler  
RUDKØBING

Tlgr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 189 - 173

SKIVE

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SKIVE

TELEFON  
386 & 786

TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 19

TORS DAG 11. MAJ 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SUBSIDIERNE OG ENGLAND

Hvordan man i visse Krese i England ser paa Subsidiespørgsmaalet, og hvor uretfærdigt man derefter drager sine Konsekvenser og fremsætter sine Kommentarer, fremgaar med al mulig Tydelighed af en Artikel i det engelske Fagblad »Fairplay«.

Det hedder deri: »Jeg tror ikke, jeg overdriver Betydningen af, hvad der er sket, naar jeg siger, at England nu definitivt har forladt Principet om Frihandel. Den internationale økonomiske Situation tvang os dertil. For at redde vor Skibsfart fra Udslættelse maa flere af vore Ladninger fra og til udenlandske Havne føres om Bord paa britiske Skibe, og direkte finansiel Støtte maa gives til britiske Redere for at sætte dem i Stand til at konkurrere paa Verdensmarkedet med statsunderstøttede fremmede Kolleger. Indtil nu har britisk Skibsfart ikke været statsunderstøttet, skønt nogle af dens Konkurrenter i Udlandet har hævdet, at den har været det. Praktisk talt den eneste Regeringsbetaling til britiske Skibe har været for Befordring af Post, og Betalingen herfor har ikke været særlig generøs. Naar andre Lande fulgte den Politik, de nu engang gjorde, og støttede deres Skibsfart direkte eller indirekte, saa var det uundgaeligt, at England maatte skifte fra Frihandel til Beskyttelse. Hvis nogle af vore Venner i andre Dele af Verden beklager sig over den britiske Regerings Støtte til engelske Skibe og dens bestemte Krav om større Ladninger af britiske Varer i britiske Skibe, har det kun sig selv at dadle derfor.«

Der skal ikke bruges stærke Ord som Svar herpaa, selvom flere af de Postulater, der fremsættes i denne Artikel, kunde friste dertil. Men saa meget skal dog siges, at adskillige af Udtalelserne er højst ejendommelige. Hvad vil det sige, at England ikke før har ydet Subsidier til sin Flaade?

Det er højst beklageligt, at man er skredet til disse Subsidier, og ingen kan beklage det mere end de skandinaviske Lande. Saa langt fra at blive en Støtte for den internationale Handel vil det blive det modsatte. Dernæst skal vi blot gentage, hvad vi ofte har sagt, at da Danmark hverken direkte eller indirekte yder sin Skibsfart Statsstøtte, har Bemærkningerne ikke Bud til os.

### KRIGSFORSIKRINGEN OG SKIBSFARTEN

I det i sidste Nummer omtalte Krigsforsikringsinstituts Bestyrelse vil følgende Repræsentanter for Skibsfarten faa Sæde: *Direktør H. Christiansen*, Ø. K., *Skibsreder E. Hahn-Petersen*, Dansk-Fransk, *Direktør E. Maegaard*, Dansk Dampskibsrederiforening, og *Direktør L. O. Normann*, D.F.D.S.

### KONJUNKTURPROBLEMER INDENFOR SKIBSFARTEN

Ved den svenske Søfartsrigsdags Møde holdt Professor *I. Högbom* et Foredrag med ovennævnte Titel, og vi gør nogle Uddrag deraf, idet vi mener, at de har almen Interesse:

Skibsfarten er en af de Grene indenfor Erhvervslevet, som i højeste Grad er afhængig af Konjunkturerne. Fragterne varierer indenfor videre Grænser end de fleste andre Priser, og Beskæftigelsesgraden er meget forskellig de forskellige Aar. De sidste Aar-

tiers Erfaringer synes vel nærmest at pege i den Retning, at mangeaarige Perioder af udpræget Lavkonjunktur kun afbrydes af et enkelt Aar med udpræget Højkonjunktur, og at Omslaget fra gode til daarlige Tider kommer meget voldsomt. De heftige Omslag, som man kan aflæse af Fragtindex, kendtes dog ogsaa i Førkrigstiden. Saaledes steg, for at tage et Eksempel fra Aarene inden Verdenskrigen, *Economists Fragtindex* med 35 pCt. fra 1911 til 1912 og sank med 11 pCt. fra 1912 til 1913.

Forandringer i Fragtindexet paa 20 pCt. og mere var altsaa ikke ualmindelige i Førkrigsaaarene, og det gælder endda Gennemsnitstallet for hele Aaret. For de enkelte Maaneder kunde Forskellen blive endnu større.

De stærke Omslag paa Fragtmarkederne er altsaa ikke noget nyt. Forskellen mellem Førkrigstiden og Efterkrigstiden ligger snarest deri, at de gode Aar var almindeligere, end de nu er. Kriserne efter Krigen er blevet mere følelige, først og fremmest som Følge af deres Langvarighed, mindre som Følge af, at de er særlig dybe. Den Krise eller rettere Kriseperiode, som naaede sin Bundrekord i 1932—33, har sikkert for Skibsfarten været voldsommere end tidligere Kriser, men det har frem for alt været Krisepriodens Længde, som har gjort den saa vanskelig at komme igennem. Det var de 7 magre Aar, som ikke fulgte efter 7 fede Aar, og som kun er blevet efterfulgt af et enkelt fedt Aar, nemlig 1937. Aaret 1938 og den hidtil forløbne Del af 1939 maa betegnes som svage Aar for Trampfarten, mens Linerne i det store og hele har haft gode Tider.

Er der nogen Grund til at antage, at der er sket en saadan Strukturforandring i Betingelserne for Skibsfarten, at de gode Aar i Fremtiden kan ventes at blive sjældnere end før Krigen. Aaret 1937 viser i alt Fald, at de ikke helt er forsvundet. Det er et Spørgsmaal, som er nærliggende at stille paa et Tidspunkt, hvor et for mange Grene af Skibsfarten svagt Aar fulgte efter Højkonjunkturaaret, og naar Fremtidsudsigterne trods de sidste Ugers Tegn paa Opsving er svære at bedømme. For at faa dette og andre Spørgsmaal besvaret, er det nødvendigt at kaste et Blik paa Tonnagens og Handelens Udvikling fra Aartierne før Krigen og frem til vore Dage.

I over 50 Aar før Verdenskrigen steg Verdenstonnagen Aar for Aar. Den gennemsnitlige Stigning var omkring 4 pCt. om Aaret. Denne Stigning fremkom under en i det store og hele fri Tilpasning til Tonnagebehovet. Dette normale Fremskridt afbrødes af Verdenskrigen og dens Følger, som blev særlig følelige for Skibsfarten i Aarene fremefter. De store Tab, som Verdenshandelsflaaden led under Krigen, kompenseredes delvis af den hektiske Nybygningsvirksomhed især i U. S. A. i Krigens sidste Aar. Som Følge af specielle Omstændigheder herskede der imidlertid Tonnageknaphed lige til 1920, og under Indtryk af den deraf fremkaldte Skibsfartsboom fortsatte man Nybygningen i næsten samme Omfang som i de sidste Krigsaar. Tallene for søsat Tonnage var endnu i Kriseaaret 1921 abnormt høje for saa hastigt at aftage de følgende Aar. Verdenstonnagen naaede et Toppunkt i 1923 med 65,2 Million Brutto Reg. Tons mod 49,1 Mill. T. i 1914, altsaa en Stigning paa 33 pCt. Samtidig var imidlertid Verdenshandelens Omfang i 1923 kun lidt større end i 1914. Det var Eksistensen af den altfor store Handelsflaade, som

trykkede Skibsfartens Vilkaar i Aarene lige til 1929.

Situationen vilde have været endnu haabløsere, end den var, hvis ikke visse Omstændigheder havde bidraget til, at en større Tonnage krævedes end tidligere til den transporterede Godsmængde. I Hovedsagen var dog følgende Omstændigheder afgørende: Gennemsnitsafstanden for Transporterne var blevet forøget; visse tidligere Returfartsaftaler var blevet brudt, og frem for alt var det Overgangen fra Tramp-til Linerfart, der betød noget.

Udgangspunktet, efter at Krigens umiddelbare Følgevirkninger var overvundet og en ny Ekspansionsperiode for Industri og Handel tog fat omkring 1923, var derfor for Skibsfarten daarlig, men ikke saa haabløs, som en rent talmæssig Sammenligning mellem Førkrigstidens og Efterkrigstidens Tonnage og Handelsomfanget lod formode.

Tonnageoverskudet var imidlertid alvorligt nok, men det medførte kun et enkelt Tilbagegangsaar, 1924, for Verdenshandelsflaadens totale Tonnagebestand, og denne Tilbagegang var ubetydelig. Derefter begyndte Verdenshandelsflaaden igen at vokse, først langsomt og fra 1927 hastigere, men dog ikke fuldt saa hastigt som Verdenshandelen udvidedes.

Denne Udvikling vilde utvivlsomt omkring 1930 have ført til Højkonjunktur for Skibsfarten, om ikke den store økonomiske Verdenskrise havde sat ind.

(Fortsættes.)

### BEDRE BESKÆFTIGELSE

Den gunstigere Udvikling paa Fragtmarkedet har bl. a. givet til Resultat, at de danske Oplægninger blev halveret i Løbet af en Uge og er nu yderligere blevet reduceret, saaledes at Oplægningen herhjemme er minimal. Af de andet Steds meddelte Oplysninger om de norske Oplægninger fremgaar, at man ogsaa i Norge har mærket den bedre Beskæftigelse. Der var pr. 1. April oplagt 122 norske Skibe paa tilsammen 342,027 Tons Dødvægt mod 161 Skibe og 571,459 Tons for en Maaned siden, altsaa en Bedring paa ca. 230,000 Tons. Heraf falder dog ikke mindre end 137,000 Tons paa Tankskibsflaaden, en Følge af Tankskibsstrejken i U. S. A. Der er dog kommet ca. 100,000 Tons almindelig norsk Tonnage i Fart i den forløbne Uge, et glædeligt Tegn paa den forøgede Beskæftigelse.

### ENGLANDS SKIBSBYGNINGS-INDUSTRI

I en Tale i Liverpool udtalte Parlamentssekretær i Admiralitetet, Shakespeare, at den engelske Flaade var stærk nok til at møde en Trusel fra enhver sandsynlig Kombination af Fjender. Naar alle Bestillinger i Henhold til indeværende Aars Program var blevet gjort, vilde England i Aarets Løb have 9 Slagskibe, 6 Hangarskibe, 25 Krydsere, 39 Torpedojagere, 19 Undervandsbaade og et stort Antal mindre Fartøjer under Bygning paa engelske Værfter. I indeværende Kalenderaar var der blevet søsat 4 Slagskibe, 4 Hangarskibe, 7 Krydsere paa 8000 Tons og 7 Krydsere paa 5000 Tons, 10 Torpedojagere, 6 Undervandsbaade og en Række Hjælpskibe.

Som Følge af de af Regeringen foreslaaede Foranstaltninger var Udsigterne i Skibsbygningsindustrien lyse. I Handelsskibsværfterne herskede der den største Travlhed, og siden Marts var der indgivet meget betydelige Ordre paa Handelsskibe, og flere paa-tænkt. Der var her Tale om en ny Tonnage paa 1 Million Tons.

### SKIBSFARTEN PAA DONAU

Det internationale Handelskammers Flodskibsfartsudvalg har afholdt Møder i Budapest den 28. og 29. April for at drøfte Spørgsmaal, der er opstaaet i Forbindelse med de Vanskeligheder, som Anvendelsen af Skibsfartsreglerne er Genstand for paa Donau-Flo-

den. Tyskland, Böhmen, Mähren, Ungarn, Italien, Polen og Jugoslavien havde sendt Repræsentanter for deres Handelskamre. Disse blev enige om et Forslag, der skal forelægges det internationale Handelskammers Kongres i København i Juni 1939. En særlig Komité vil i Mellemtiden drøfte de i dette Forslag opkastede Spørgsmaal med de interesserede Regeringer.

### BUNKERKULKONTRAKTERNE OG DE ENGELSKE DOMSTOLE

De engelske Kulvanskeligheder i 1937 har berørt de fleste Redere i Danmark som mange andre Steder. Den retslige Afgørelse, der nu er faldet i England, og som gaar Rederne imod, vil med god Grund vække Opmærksomhed.

I den første Del af Februar Maaned 1937 viste det sig, at Kulmarkedet kom i store Vanskeligheder, fordi Tilførslerne blev knappere, og dette havde til Følge, at Kuldepoterne rundt om i Verden, der handlede med engelske Kul, ikke saa sig i Stand til at levere til Bunkersbrug de Kvant, som de ifølge indgaaede Kontrakter mentes at være pligtige at sælge. Forholdene var særlig vanskelige fra Februar, Marts, April og Maj og blev egentlig først normale igen hen paa Slutningen af Aaret. Alle kulførende Skibe blev praktisk talt ramt af Vanskelighederne og er kommet ud for det mærkelige Forhold at faa tilbudt et ringe Kvantum til Kontraktpris, medens Resten af Kulbehovet blev tilbudt med de saakaldte Emergency-Kul til langt højere Pris end Kontraktprisen. Mangfoldige Rederier er gaaet ind paa en forligsmæssig Ordning af de Disputer, der er opstaaet herover, men mindst lige saa mange har paastaet, at der fra Kulleverandørerne forelaa Kontraktbrud, og har henvendt sig til de respektive Defence-Clubber, hvorefter disse indenfor deres Test Case Gruppe har sluttet sig sammen og udvalgt som Test Case en Sag vedrørende det engelske Dampskib »Stagpool«, tilhørende Pool Shipping Company, Ltd.

Det nævnte Skib havde en Kontrakt, dateret 9. Januar 1937, med Kulfirmaet London Coal Company of Gibraltar, Ltd. Kontrakten var den sædvanlige Formular:

»The London Coal Exporters' Association Standard Form incorporating amendments resulting from conferences with representatives of the Chamber of Shipping, November, 1936«. Denne Kontrakt har i sin Klausul 7 følgende Bestemmelse: »In the event of any cause or circumstances beyond the control of the Sellers and/or Suppliers of whatsoever description and wheresoever occurring (including without limiting the general exceptions strikes or lockouts.) . . . which prevents the supply, shipment, carriage of delivery of all or any one or more of the descriptions of coal herein contracted for (and whether comprised in a option or not), or the normal working of this Contract, Sellers or Suppliers shall be entitled to relief from all obligations under this Contract during the continuance of any such causes or circumstances or the effects thereof unless this Contract be modified by mutual agreement.«

Det er denne Bestemmelse, som Kulleverandørerne har brugt overfor Skibene, og Forholdet med »Stagpool« var det, at da Skibet, i September 1937 skulde have 200 Tons Welsh coal i Gibraltar under Kontrakten, blev der svaret fra Leverandørerne, at man ikke kunde acceptere dette under Kontrakten, men man var i Stand til at kunne levere  $\frac{1}{2}$  til Kontraktpris og  $\frac{1}{3}$  af de saakaldte »Emergency-coal«. Rederiet protesterede herimod, og paa denne Maade har man altsaa faaet Sagen sat i Gang.

Mr. Justice Branson, undersøger i sin Dom først og fremmest den rigtige Konstruktion af denne Undtagelsesklausul. Han spørger først, om det var muligt, at Kulleverandørerne ved en eller anden Forsigtighedsforanstaltning kunde have undgaaet den Situation, som de kom til at sætte Rederne i. Det er klart, siger han i sin Dom, at allerede tidligt i 1937 var der fuldstændig abnorme Forhold paa Kulmarkedet i England. Det var umuligt at købe større Kulpartier eller kontrahere med Collierierne om større Kulpartier. Dommeren kommer derfor til det Resultat, at der først og fremmest var en Situation, som Kontrakten udtrykker sig med »a cause or circumstance beyond the control of the Sellers«.

I Præmisserne kommer Dommeren ind paa, at Kulleverandørerne ikke kunde have undgaaet Situationen, selvom de havde været nok saa forudseende. Det er oplyst, at de paagældende Leverandører havde et Gennemsnitssalg af 15,400 Tons pr. Maaned, og for 1937 havde de bestilt hos deres Leverandører 18,600 Tons pr. Maaned. De havde altsaa med andre Ord beregnet en god Margin. Forholdet er jo det med Bunkerskontrakter, at Rederne ikke er bundne til at købe saa meget som en enkelt Ton Kul under disse Kontrakter, og derfor finder Dommeren det rigtigt og rimeligt, at Kulleverandørerne beregner over deres sæd-

vanlige maanedlige Salg den Beholdning, de skal have, og ikke efter de samlede Kontraktkvanta. Nu er Forholdet yderligere det, at det engelske Ministerium lagde et meget stort Pres paa Collierierne og de større Forhandlere til at supplere deres Kulbeholdninger, og Resultatet var, at i de nævnte Maaneder var det umuligt at købe Kul fra Wales eller fra Durham saaledes som tidligere. Bunkersleverandørerne maatte derfor gaa det meste af Europa rundt for at købe ganske smaa Kvantiteter paa 100—200 Tons, som de tilfældig kunde faa, og til den meget forhøjede Dagspris, blot for at faa saa meget Kul, at de nogenlunde kunde holde Skibsfarten i Gang. Dommeren gaar derfor ud fra, at i de paagældende Maaneder var Kontraktens Undtagelsesbestemmelser traadt i Kraft og beskyttede Bunkersleverandørerne.

Spørgsmaalet bliver derefter, om de paagældende Forhold ogsaa havde Virkning til langt hen paa Aaret og paa denne Maade stadig kunde bevirke, at Kulleverandørerne havde Beskyttelse gennem den omtalte Klausul. Dommer Branson antager dette. Gennem de Vidneforklaringer, der har fundet Sted, er det oplyst, at Leverandørerne af Welsh og Durham Kul var uopnaelige i lang Tid efter de paagældende Maaneder, og at Forholdet ikke var blevet normalt igen i September. Dommeren gaar derefter ud fra, at Kontrakterne stadig er suspenderet.

Danske Rederes Retsværns Direktør, Overretssagf. Ahlefeldt-Laurvig, har knyttet forskellige Betragtninger til den her citerede Redegørelse for Sagen:

Der er to Punkter, der i denne Forbindelse er særlig interessante og betydningsfulde for Rederne. Det ene er den, jeg kan roligt sige stærkt omdisputable Stilling, Dommeren tager til de direkte og indirekte Virkninger af Kulvanskelighederne i Foraaret langt ud paa Efteraaret, og det andet Punkt er selve Kontraktens Ordlyd.

Det første Punkt har man benyttet til at rejse en Appel af Sagen paa. Det andet Punkt har selvfølgelig Betydning langt ud i Fremtiden. I Dommen er der foruden det her anførte tillige sagt, at Kontrakten i Virkeligheden er ensidig. Sælgerne er bundet til at sælge til Skibene de Kvantiteter, som disse maatte forlange indenfor Kontraktrammerne, medens Skibene ikke er bundne til at komme ind til Havnene og købe Kul hos Leverandørerne. Dommeren gaar oven i Købet ud fra, at Kontrakterne er saaledes, at Prisændringer andetsteds paa Kulmarkedet og andre Forhold kan bevirke, at Skibe, der ellers ikke vilde være kommet ind for at faa Kul under deres Kontrakter, netop vil gøre dette, og viser derigennem, hvor ugunstig Kontrakten er for Bunkersleverandørerne.

Dette sidste er et Forhold, som jeg tror ingen Reder eller Rederorganisation nogensinde har overvejet nærmere, og skulde Dommen under sin Appel blive stadfæstet specielt paa dette Punkt, tror jeg, at man maa anbefale Rederne gennem deres til disse Formaal bestaaende Organisationer at søge raadet Bod paa Kontraktens Formulering, saaledes at man i Tilfælde af vanskelige Forhold af den ene eller anden Art ikke kommer ud for slet saa haard en Bedømmelse af Bunkerkul-Kontrakterne som sket i nærværende Sag.

### JAPANS SKIBSFART I 1938

Grundet paa den kraftige Nedgang i Japans Udenrigshandel udviste Skibstonnagen til og fra japanske Havne i Løbet af de første 10 Maaneder af Aaret 1938 en Nedgang paa 17,3 pCt. i Sammenligning med den tilsvarende Periode af Aaret 1937. Japanske Skibes Andel i Skibsfarten steg i samme Tidsrum fra 57,5 pCt. til 59 pCt., jævnfør den nedenstaaende Tabel:

Af Tallene fremgaar det, at Tonnagen af japanske Skibe ind- og udklareret af japanske Havne til Trods for den japanske Handelsflaades Vækst (jævnfør om denne nedenfor) er faldet betydeligt i det forløbne Aar. Endnu kraftigere er dog Faldet for saa vidt angaar fremmed Tonnage, hvilket hovedsageligt skyldes dels den Omstændighed, at Dollar Liniens Skibe udgik af Driften i Løbet af Aaret 1938 dels en Nedgang for saa vidt angaar Skibe registreret i Dairen.

	1936	1937	1937	1938
Ladning (Mill. Tons d.w.) . . . .	18.0	19.7	16.7	12.4
Ialt Skibsfart (Mill. Rgt. Br.) . .	153.2	145.3	124.1	102.6
Japanske Skibe (Mill. Rgt. Br.)	91.9	82.1	71.4	60.5
Japanske Skibe (pCt.) . . . . .	59.5	56.5	57.5	59.0

Ifølge Lloyds Register of Shipping androg Antallet af japanske Handelskibe ved Udgangen af Jnui Maaned 2187 med en samlet Tonnage af 5,007,000 Rgt. Br. Dette betyder en Tilbagegang paa 377 Skibe og en Fremgang paa 525,000 Tons i Løbet af et Aar, jævnfør den nedenstaaende Tabel (i 1000 Tons):

Skibets Størrelse	Tonnage		Antal	
	Juni 1937	Juni 1938	Juni 1937	Juni 1938
2000—6000 Rgt. Br. . . . .	2215	2471	570	630
6000—10,000 Rgt. Br. . . . .	1291	1511	174	205
10,000 og derover . . . . .	235	322	19	25

Oversigten vedrører kun Skibe over 100 Rgt. Br. I Henhold til den af Handelskammeret i Yokohama udgjorte statistiske Beretning for Januar Maaned d. A. udgjorde Tonnagen for samtlige Damp- og Motorskibe i Japan (inkluderet Korea, Formosa og Kwantung Distriktet) ved Udgangen af December 5,455,000 Rgt. Br. og Tonnagen af samtlige Sejlskibe 1,059,208 Rgt. Br. eller en Forøgelse paa henholdsvis 694,365 og 34,369 Rgt. Br. i Sammenligning med December 1937.

Antallet af Skibe, der løb af Stabelen i 1938, var noget ringere end det foregaaende Aar. I Tiden fra Januar til August inkluderet søsattes ialt 289,481 Rgt. Br., og antager man, at Tallene for Aarets sidste Maaneder, der endnu ikke er offentliggjort, er omtrent de samme som i de tilsvarende Maaneder af 1937, naar man til en samlet søsat Tonnage af ca. 450 Tusind Rgt. Br. mod ca. 460 Tusind Tons i 1937. Tonnagens Forøgelse er i nogen Grad en Følge af Import af Skibe, i hvilken Forbindelse det kan nævnes, at Regeringen i den sidste Tid har fulgt det Princip at give Importtilladelse for saa vidt angaar Skibe yngre end 16 Aar. Skibsværfterne havde ved Udgangen af Aaret Ordre paa Bygning af 132 Skibe paa ialt 831,280 Dødvægtstons, af hvilke 129,190 Tons ventes at blive færdige i 1940, 72,500 Tons i 1941 og 27,700 Tons i 1942. Resten skal fuldføres i 1939. Kontrakterne om Skibsbygning omfatter 130,667 Tons mindre end i Aaret 1937.

En stigende Tendens hos Rederierne til at koncentrere sig om Bygning af mindre Skibe i Størrelsesklassen 4200 Tons og 2800 Tons har kunnet spores i den senere Tid, idet man grundet paa Fragtraternes faldende Tendens synes at nære Betænkkelighed ved at bygge nye Skibe, som det vil være mere end 1½ Aar at fuldende. Antallet af Handelskibe under Bygning ved det forløbne Aars Udgang var 94 med en Tonnage af ialt 503,280. Heraf var 47 Skibe paa under 4000 Tons med en samlet Tonnage af 134,600, hvilket betyder en Gevinst paa 23 Skibe i denne Skibsklasse og 76,430 Tons i Sammenligning med 1937. En Omstændighed, der virker stærkt hæmmende paa Skibsbygningen, er den stærke Stigning i Konstruktionsomkostningerne, der for Øjeblikket anslaaes at andrage gennemsnitlig ca. 350 Yen pr. Ton for Fragtskibenes Vedkommende. Saadanne Skibe i Klassen 2800 Tons, som blev beordret tidligt i Aaret 1939 og som skal fuldføres i Aarets Løb, vil f. Eks. komme til at koste ca. 1,1 Mill. Yen imod 900 Tusind Yen i Slutningen af September f. A. og 700 Tusind Yen i Slutningen af December 1937. I Forbindelse med denne Udvikling staar Regeringens Planer om udvidet Statsstøtte til Skibsfarten, der er omtalt i Gesandtskabets Indberetninger Nr. 188 af 15. September 1938 og Nr. 51 af 22. Feb. 1939. (fortsættes).

### DANMARKS HANDELSBALANCE

Opgørelsen over Danmarks Vareomsætning med Udlandet i Marts Maaned viser en Nedgang i Importen paa 8,3 Mill. Kr. i Forhold til samme Maaned i Fjor, medens Eksporten var 1,2 Mill. Kr. højere. Maanedens Merimport blev derefter 14,9 Mill. Kr. imod 24,4 Mill. Kr. for Marts 1938; Importen udgjorde 146,1 Mill. Kr. og Eksporten 131,2 Mill. Kr., hvilket er en betydelig Stigning i Importen i Forhold til den foregaaende Maaned, nemlig paa 22,9 Mill. Kr., ligesom Eksporten i Marts var 9,5 Mill. Kr. højere end i Februar.

Nedgangen i Importen for Marts Maaned i Sammenligning med samme Maaned i Fjor falder udelukkende paa Raavarer, der er gaaet tilbage fra 49,5 til 35,8 Mill. Kr., medens Importen af mindre bearbejdede Varer omtrent har været uforandret paa ca. 54 Mill.



Kr., og Importen af mere bearbejdede Varer er gaaet frem fra 51 Mill. Kr. til 54,1 Mill. Kr. Blandt de Grupper, hvor Importen især er gaaet tilbage, er Korn, hvor Importen er reduceret fra 13,3 til 2,4 Mill. Kr.

For Eksportens Vedkommende er der en mindre Stigning for Landbrugsvarerne fra 89,5 til 93,5 Mill. Kr., medens Eksporten af Industrivarer er gaaet lidt tilbage, fra 33,7 til 31,0 Mill. Kr.

For Januar Kvartal som Helhed har der været en Nedgang i Importen fra 430 til 404,8 Mill. Kr. og en Stigning i Eksporten fra 360,7 til 370,7 Mill. Kr. Denne Nedgang i Importen falder hovedsageligt paa Raavaregruppen, der er gaaet tilbage fra 133 til 103 Mill. Kr., medens Importen af de mindre og mere bearbejdede Varer har holdt sig omtrent uforandret paa henholdsvis 153,3 (imod 153,8 Mill. Kr.) og 147,8 (imod 143,7 Mill. Kr.).

I Samhandelen med de forskellige Lande er der en betydelig Forskydning, hvad Importen angaar, hvortil dog maa bemærkes, at Importen er opført efter Varnernes Købslande. Naar vor Import fra England i Januar Kvartal saaledes er gaaet tilbage fra 167,3 til 141,9 Mill. Kr., maa man erindre, at denne Tilbagegang især falder paa Raastoffer til Olieindustrien (fra 23,4 til 8,4 Mill. Kr.) samt paa Benzin og Brændselsolier (fra 22,2 til 14,1 Mill. Kr.). Den danske Statistiks Nedgang i Importen fra England kan saaledes henføres til ikke-engelske Varer, idet vor Import under de Grupper, hvorunder de britiske Varer henhører, ikke er gaaet tilbage.

Vor Import fra Tyskland er gaaet frem fra 94,5 til 105,6 Mill. Kr. i Januar Kvartal; den betydeligste

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Marts Maaned 1939

I Marts Maaned 1939 er udført 221,430 Tons Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 2853 Tons, mod 258,842 Tons Kul, deraf til Danmark 10,330 Tons i Februar Maaned.

Udførslen var fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig .....	71,158
Sverige .....	61,734
Italien .....	27,094
Holland .....	27,048
Belgien .....	8,225
Island .....	7,744
Argentina .....	6,668
Grækenland .....	5,901
Norge .....	3,005
Danmark .....	2,853

221,430

### Havnen i Cartagena

Fra det danske Vicekonsulat i Cartagena er der kommet Meddelelse om, at Konsulen er vendt tilbage og haaber at kunne aabne Konsulatet paa samme Maade som tidligere. Grunden til, at han ikke kunde aabne straks, var den, at Husel, hvori Konsulatet fandtes, var i en meget daarlig Forfatning, og Vicekonsulatet flyttes derfor antagelig til et andet Hus, hvad der imidlertid tager Tid i Øjeblikket.

Vicekonsul Siljestrom meddeler endvidere, at Havnen i Cartagena er i forholdsvis god Forfatning, og at der intel kunde være i Vejen for, at Skibsfarten kan tages op naar som helst uden Vanskeligheder, da der ikke ligger nogen Vrag i Havnen, og Kajerne er fuldstændig i Orden, kun en Del Tag paa Skurene er blevet ødelagt.

### Københavns Havn

Under 28. f. M. har Ministeriet for offentlige Arbejder tilskrevet Handelsministeriet saaledes:

»Under Dags Dato har man tilskrevet Københavns Havnebestyrelse saaledes:

»I Anledning af Havnebestyrelsens Skrivelse af 27. Februar d. A. (H. B. J. 17/1939) foretager Ministeriet herved med Gyldighed fra Dags Dato at regne følgende Ændring i det under 4. Juli 1928 udfærdigede Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Københavns Havn:

§ 1, 1. Stk. affattes saaledes:

»Københavns Havn begrænses mod Nord ved en Linie,

Del af Stigningen falder paa Jern- og Staalgruppen, samt paa andre Metalgrupper.

Samtidig er vor Eksport til Tyskland forøget fra 77,9 til 91,4 Mill. Kr., og vor Eksport til England er gaaet lidt tilbage, nemlig fra 196,1 til 190,9 Mill. Kr.

## NORGES SKIBSREDERFORENING 1889—1939

I et meget smukt Udstyr er der udsendt en Beretning i Anledning af Nordisk Skibsrederforenings 50 Aarsdag den 14. Maj, hvori hele Foreningens Historie omtales. Forordet er skrevet af Foreningens nuværende Direktør *Nils Dybwad* og ikke mindst Johs. Jantzens store Arbejde omtales, ligesom talrige norske, danske og svenske Rederes og andre Erhvervsfolks Arbejde til Gavn for Foreningen omtales i Boggen, der er forsynet med Portrætter af de paagældende. Blandt Foreningens Stiftere var Tietgen, og en af de Mænd, der udførte et særligt betydningsfuld Arbejde ved Starten, var Skibsreder N. Jensen, Svendborg. Selve Foreningen stiftedes paa Københavns Børs den 14. Maj 1889, hvor der mødte Delegerede fra Rederne i de nordiske Lande, under Ledelse af C. F. Tietgen. Arbejdet begyndte paa et Kontor i København, et meget beskedent Lokale, men det havde den meget imponerende Titel »Nordisk Skibsrederforenings Centralbureau«. Man begyndte med en Tonnage paa 300.000 Tons, mest norske Sejlskibe. Siden blev det jo især Norge og delvis Sverige, der prægede Foreningens Liv, mens Danmark er traadt mere og mere i Baggrunden. Dog skal der ogsaa fra dansk Side i Anledning af Jubilæet sendes en Hilsen og en anerkende Tak for det Arbejde, der i Tidens Løb er udført af Nordisk Skibsrederforening.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

dragel fra det Punkt paa Kysten, hvor Staden Københavns Grund nordesten ophører, til Vageren med 1 Kost paa Østsiden af Stubben, endvidere ved en ret Linie fra denne Vager til den røde Spidstønde paa Nordsidan af Lyneløb, ved en ret Linie herfra i Retning 150° til Punktet, hvor denne Linie skærer en Linie i Forlængelse af Holmbladsgade paa 55°40'28" N. og 12°39'12" E., og ved denne sidste Linie vesten til Land. Mod Syd er Havnen begrænset af tvende Linier, dragel fra de Punkter paa Sjællands- og Amagerkysten, hvor Staden Københavns Grund sydføfter ophører, til en i Kalvebodernes anbragt, med en oval hvid- og rødtribet Ballon forsynet Varde, der ligger henholdsvis ca. 2.100 m og ca. 3.000 m fra de nævnte Kystlinier; paa Kysterne er Grænsen betegnet med 6 m høje Baaker, af hvilke den paa Sjællandssiden oprejste er forsynet med en nedadtil spids Trekant af rød Farve, medens den paa Amagersiden oprejste Baake er forsynet med en opadtil spids Trekant af hvid Farve. De i dette Reglements § 2 nævnte Løb hører dog i deres i nævnte Paragraf angivne fulde Udstrækning ind under Havnens Omraade, for de under a, b og d nævnte Løbs Vedkommende som Udvidelse af Havnegrænsen.

Hvilket tjenstlig meddeles til Efterretning.

Hvilket under Henvisning til Skrivelse herfra af 29. December f. A. tjenstlig meddeles til Underretning med Tilføjende, at Ændringen, der er foranlediget ved, at Lys- og Klokkelønden »Prøvesten« er flyttet, ikke medfører nogen Forandring i Grænserne for Københavns Havn.

### Norges Krigsforsikring

Paa en ekstraordinær Generalforsamling i den norske Krigsforsikring for Skibe er Lovenes Paragraf 17 blevet erstattet med følgende Paragraf: Kommer Norge i Krig skal Forsikringen fortsætte, med mindre en Generalforsamling efter Krigens Udbrud træffer anden Beslutning efter Forslag af Repræsentantskabet. En saadan Beslutning kan lages med almindeligt Flertal af de afgivne Stemmer. Beslutningen kan ikke gives tilbagevirkende Kraft.

Det blev oplyst under Generalforsamlingen, at der 3. Maj var indtegnet i Foreningen 1246 Skibe paa tilsammen 4,341,062 Tons Brutto, tilhørende 342 Rederier med et samlet Forsikringsbeløb paa 1,727,974,640 Kroner.

Der arbejdes fremdeles paa at faa Erstatning af Franco-Regeringen for Konfiskationen af »Alix« og »Skulda« og for Opbringelsen af en Række Skibe.

### Oplægningerne

viser i denne Uge en ny væsentlig Nedgang. Mens Tallet i sidste Uge var 15 Skibe med 16.870 Brutto Tons, 23.126 Dødvægt, er det i denne Uge 11 Skibe med 11.761 Brutto Tons, 15,426 Dødvægt.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

De oversøiske Markeder viste fortsat fast Tendens, og ogsaa i den forløbne Uge har man kunnet konstatere Stigning hist og her.

River Plate Markedet var i Ugens Begyndelse meget aktivt, men sløjede senere af. Det synes, som om Grunden hertil er den, at Befragterne først skal have disponeret over det ualmindelig store Antal Baade, nemlig 110, der blev sluttet i April Maaned. Som nævnt var Markedet meget fast i Begyndelse naf Ugen, og Raterne laa 6/- over Minimalraten for Maj Tonnage. I Øjeblikket findes der ikke mere Maj Tonnage, men for Juni indikerer Befragterne 3/6d. à 4/- Præmie, og de er villige til at slutte helt hen til 25. August cancelling, for hvilket Raten er 2/6d. over Minimalfragten.

Ogsaa de andre oversøiske Markeder har vist noget bedre Aktivitet, Australien har f. Eks. taget flere Baade og har maattet betale Præmier, der har varieret mellem 9d. og 1/3d. afhængig af Størrelse og Position. Der har ligeledes været en tilfredsstillende Efterspørgsel efter Tonnage fra St. Lawrence, og en Række Baade er sluttet paa Basis af Minimalraterne, ligesom enkelte prompte Skibe har opnaaet et Tillæg paa 3d. Fra North Pacific har der været nogen Efter spørgsel efter Hvede til U.K., og en enkelt Baad rapporteres sluttet til 24/6d. fra Vancouver til p.p.U.K. Der er ligeledes Efterspørgsel efter Maj's fra Syd-afrika, men de af Befragterne noterede Rater kan ikke konkurrere med de fra River Plate opnaaelige Fragter. Befragternes Ide ligger omkring 18/- Basis Cape Town loading. En enkelt Baad sluttedes fra Durban til p.p.U.K. til 18/6d. for Juni/Juli.

De øvrige oversøiske Markeder har vist bedre Tendens. Fra Nordamerika til Europa er der desværre stadig kun ringe Forretning, men til Trods herfor er Tendensen stigende. Scrapjern fra Northern Range til U.K. indikerer 19/6d., og Gulf/U.K. vil betale 1/- extra. Sukkermarkedet fra Vestindien til U.K. ligger meget fast, og adskillige store Baade er sluttet til Rater omkring 20/-. En enkelt tidlig Baad opnaaede den gode Rate af 21/6d. for 1 Havn Cuba og 1 Havn San Domingo. Yderligere Forretning kan gøres paa denne Basis.

Fra Pacifickysten har der været jævn tilfredsstillende Aktivitet. F.i.o. Forretning fra Vancouver til U.K. er sluttet til 28/-, men i Øjeblikket ligger Markedet en Smule svagere, og Befragternes Ide ligger ikke over 27/3d. Transpacific ligger ligeledes fastere. Scrapjern indikerer nu \$4.60 for Juni Lastning, og paa f.i.o. Basis sluttedes 470.000 cbft. bale Baad i

Havn Nordkina til £8500. Pacifickysten/Sydafrika indikerer £13500 for 490.000 cbft. bale Baad, og til Australien sluttedes 420.000 cbft. bale Baad til £7000.

Østens Markeder er stadig rolige, men Raterne viser dog en svag Tendens til Stigning. Soyabønner er sluttet til 26/6d. fra Rashin, hvilket kan gentages. Ris fra Saigon ligger nominelt omkring 28/-, men en enkelt Befragter er dog villig til at betale 29/- for anden Halvdel Maj Baad.

De indiske Markeder er meget støtte. Fra Madras-kysten er sluttet Tonnage for Kerner/Linsæd til 30/-, og fra Karachi Siden noteres handy Baad tidlig Juni til 28/6d. Fra Forindien søges Tonnage for Erts til U.K. til 28/- og til 1 Havn USNH. til 27/6d. De europæiske Markeder viser en Smule bedre Tendens.

Paa Trælastmarkedet er der stadig tilfredsstillende Tilgang af nye Ordre, og Raterne tenderer en Smule opefter.

Kul Østkysten/Danmark betalte 5/9d. for 3000 Tonner til Odense med 800 Tons Losning. Der har iøvrigt paa Grund af den amerikanske Kulstrejke været en Del Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra U.K. til Northern Range og Vestindien. Til Northern Range sluttedes 7500 Tonner til 6/6d. med fri Losning, og Wales/Havana betalte 9/6d. med 45 cents Losning. Iøvrigt ligger de udgaende Kulmarkeder noget bedre. Til River Plate sluttedes til 11/6d. Basis Losning Rosario, og til Middelhavet er gentagne Gange sluttet til 9/- Wales/Alexandria, ligesom Tyne/Gibraltor har betalt 7/-. Middelhavet hjem er i det store hele uforandret. Bona/Antwerp betalte 7/- for 9000 Tonner og Sfax/Dublin betaltes med 10/6d. for 4500 Tonner.

Paa Timechartermarkedet er der stadig god Efterspørgsel efter moderne Dieseltonnage for saavel kortere som længere Perioder. Befragternes Ide ligger omkring 5/- for 9/12 Maaneder med Levering og Tilbagelevering Europa for almindelige 11 Knobs Baade, men Rederne af denne Type Skibe forlanger omkring 5/6d. 13 Knobs Baade kan faas til 6/- med Levering og Tilbagelevering North Hatteras for ca. 12 Maaneder. Befragternes Ide for denne Type ligger omkring 5/9d. Vestindia Markedet er roligt, og det er meget vanskeligt at gøre Forretning, idet de forskellige Operators i denne Fart forholder sig afventende paa Grund af den amerikanske Kulstrejke, der har foraarsaget Vanskeligheder med Hensyn til Fremskaffelsen af Bunkerkul. Raterne ligger nominelt omkring \$1.45 à \$1.50 for 3000 Tonner for 3/5 Maaneder.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### To Direktørudnævnelser

Prokurist K. Husted, J. Lauritzens Rederi er blevet udnævnt til Direktør i Dampskibsselskabet »Vesterhavet« og Prokurist Tage Nielsen, ligeledes i J. Lauritzens Rederi, er blevet udnævnt til Direktør i Rederiet »Ocean« A/S.

### »Columbla Star«

Omkring Midten af Maj vil Burmeister & Wain kunne aflevere »Columbla Star«, det tredje af de store Motor-skibe, Værftet har bygget til Blue Star Line i London.

### »Georg Stage«

Skoleskibet »Georg Stage«, der den 20. April modtog sin Elevbesætning paa ialt 80, ligger endnu paa sin Ankerplads ud for Kysten ved Vedbæk, hvor Eleverne gennegaar de forberedende Øvelser. I Løbet af en Uges Tid vil Undervisningen være skredet saa langt frem, at de smaa Dagssejladser i Sundet kan paabegyndes, og derefter udvides Sejladsen til ogsaa at omfatte de øvrige hjemlige Farvande.

Bestyrelsen for »Stiftelsen »Georg Stage«s Minde« har i Aar besluttet ikke som sædvanlig som Afslutning paa Tog-

let, at sende Skibet over Nordsoen til den skotske Havn Leith, en Tradition, der har været fulgt siden 1882, da Stiftelsen blev oprettet. Aarsagen er for det første, at 40 Elever skal overføres til Statsskoleskibet »Danmark«, som i Aar skal afgaa paa Vintertogt en Maaned tidligere end sædvanlig, da det skal til Verdensudstillingen i New York. dernæst ogsaa, at den nordiske Skoleskibsforening har planlagt et Møde af alle nordiske Skoleskibe i Stockholm i Juli Maaned.

»Georg Stage« vil, efter at den har afleveret de 40 Elever til »Danmark«, fortsætte Togtet med Resten af Eleverne i de hjemlige Farvande, indtil Skibet omkring 1. September atter lægges op for Vinteren.

### Gøteborg-Frederikshavn-Ruten

Det svenske Handelskollegium, som nu har laget Stilling til Spørgsmaalet om Understøttelse til Gøteborg—Frederikshavn-Ruten, foreslaar, at Selskabet for Tiden 1. Juni 1937 til 1. Maj 1938 efter de tidligere gældende Vilkaar faar ud-betalt 15.000 Kr. Man mener ikke, der bør paahvile Selskabet nogen Tilbagebetalingspligt for tidligere modtagne Bevillinger. Samtidig erklærer Kollegiet ikke at kunne til-

træde Jernbanedirektoratets Forslag om en indgaaende Undersøgelse angaaende Ruten og om indgribende Foranstaltninger, der vil influere paa Selskabets Revægelsesfrihed.

#### Statens Skibstilsyn

Ved kgl. Resolution af 27. April er Skibstilsynsmændene Kaptajn H. A. Nygaard, Ingeniør V. Ring Andersen, Maskinmester J. P. Hansen samt Skibsmaalingsassistent G. M. Mathiasen og Ingeniør, cand. polyt. C. L. Greve Holstein udnævnt til Skibsinspektører af 2. Grad under Statens Skibstilsyn fra 1. April.

Skibssynsmand E. S. Høgild er udnævnt til Ingeniør under Statens Skibstilsyn fra 1. April.

#### Odense Værft bygger til Holland

Paa Odense Staalskibsværft søsættes den 25. Maj et 10,500 Tons Motorskib, der bygges som kombineret Fragt- og Passagerskib til den hollandske Amerikalinje. Værftet har et Søsterskib til det under Arbejde, ligeledes til Holland—Amerikalinjen.

#### »Dagmar«s Kollision

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Dampner »Dagmar« af Aalborg havde den 27. April en Kollision paa Themsen med den græske Dampner »Nicolaus M. Embiricos«, der laa fortojet ved en Bøje. I Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Søforhør. »Dagmar«s Kaptajn, Skibsfører H. E. Scharf, forklarede, at Skibet havde Lods ombord. Rorsmanden varskoede pludselig, at Rattet sad fast. Man stoppede straks Maskinen, slog Bak og lod bagbords Anker gaa. Farten var ikke stor, men »Dagmar« lønede med Stævnen mod Grækerens Bagbordsside. Den fik en Del Buler og et Hul i de øverste Plader. Det viste sig, at en Lejebuk ved »Dagmar«s Rat var brækket, men der havde ikke været noget i Vejen før, og man vidste ikke, hvad der var Aarsagen til dette Uheld. — Den øvrige Del af Besætningen godkendte Kaptajnens Forklaring.

#### Ø.K.s Motorskib »Alsia« ødelagt af Brand

Østasiatisk Kompagni meddelte Tirsdag, at Kompagniets Motorskib »Alsia« ifølge telegrafisk Meddelelse var ødelagt af Brand 20 Sømil ud for Colombo.

Ifølge de Oplysninger, Kompagniet har modtaget, var Passagerer og Besætning reddet af P. & O. Lineren »Canton« og den engelske Krydser »Grasshopper«.

Der er givet Ordre til om muligt at bugserc Vraget ind til Colombo.

Om Branden indløb følgende Telegram til Lloyds i London:

Det danske Motorskib »Alsia«, paa Rejse fra Bangkok til London, er kommet i Brand 20 Mil syd for Barbeyn Øen. Den engelske Dampner »Canton« tager Besætningen om Bord.

Ilden opstod i Maskinrummet, og Skibet trænger til øjeblikkelig Assistance. »Canton« bliver liggende ved »Alsia«.

#### 100 Sømil med Lasten i Brand

Den engelske Dampner »Teano« er ankommet til Hull med Brand i Lasten, der bestod af Trækul og Træmasse. Ladningen har været i Brand de sidste 100 Sømil, mens Skibet sejlede fra Uddevalle i Sverige til England, og da der ikke var Radio om Bord, var det umuligt at tilkalde Hjælp.

Skibet havde opsendt Raketter, men de var ikke blevet bemærket. Hulls Brandvæsen slukkede Branden, under hvilken 3 Mand af Besætningen var blevet røgforgiftede. Skaden er meget betydelig.

#### Otto Thoresen 90 Aar

Skibsreder Otto Thoresen, en af Norges Skibsfarts kendteste Personligheder, fyldte forleden 90 Aar. Ogsaa her i Danmark er Otto Thoresens Navn kendt i vide Kredse. Otto Thoresen opbyggede i Løbet af et halvt hundrede Aar, med Faderens Virksomhed som Grundlag, en omfattende Rederi-Forretning. I Halvfemserne begyndte han Farten paa Spanien, der senere udviklede sig til hele Middelhavet. Og i Aarenes Løb kom Rederiet til at spænde viden om, saaledes ogsaa i Syd-Amerikafarten. Han var endvidere Pioner med Hensyn til Anvendelse af Motorskibe.

Otto Thoresen var mellem Stifterne af Norges Rederforbund, og ogsaa i det nordiske Redersamarbejde var han med. I 1909 blev han saaledes Formand for Nordisk Skibsrederforening, en Post han med stor Dygtighed beklædte i en Aarrække.

#### Stærk Nedgang i Antallet af norske Oplægninger

Man har i Norge ligesom her konstateret en stærk Nedgang i Skibsoplægningerne i April. Allerede i Maanedens første Halvdel syntes man at mærke en fastere Tone paa de fleste Markeder, og i Maanedens Løb udviklede der sig en betydelig Efterspørgsel paa alle Farvande. Som Grund

til denne Udvikling anføres specielt, at man indskrænkede sig til Dækningen af det nærmeste Behov før Hitlers Tale.

Den Strejke, som i Midten af Maanedens brod ud paa de amerikanske Tankskibe, har ogsaa skaffet Beskæftigelse for en Række norske Baade. Oplagstallene for Tankskibe viser derfor stort Fald, nemlig fra 32 Skibe paa 340,000 Tons for en Maaned siden til 16 Skibe paa ca. 140,000 Tons nu.

Foruden Tankskibene ligger der 107 Skibe paa tilsammen 213,000 Tons ubeskæftigede, saaledes at Totaloplægningen udgør 123 Skibe paa 353,000 Tons mod 157 paa 590,000 Tons ved sidste Maanedsskifte.

#### A/S Pensionsforsikringsanstaltens Generalforsamling

Fornylig afholdtes Repræsentantskabsmøde og Generalforsamling i »Pensionsforsikringsanstalten«, hvor der afsluttedes Beretning for Regnskabsaaret 1938.

Tilgangen havde været meget betydelig, og da Afgangen i Forsikringsbestanden ligesom de senere Aar havde været ret lav, kunde Nettofremskningen karakteriseres som tilfredsstillende.

Det økonomiske Resultat af Virksomheden for 1938 havde ogsaa været særdeles godt, og Anstaltens Overskud var igen i Aar vokset.

Der var i 1938 tegnet nye Forsikringer, der repræsenterede Alders-, Invalide- og Enkepensioner til et aarligt Beløb af 4,164,857 Kr.

Præmieindtægten — ekskl. Kapitalindskud — udgjorde 5,877,395 Kr., hvilket var en Stigning fra forrige Aar paa ca. 600,000 Kr.

Renteindtægten var steget med 185,804 Kr. til 2,088,435 Kr., og Anstaltens samlede Aktiver udgjorde ca. 78,5 Mill. Kr.

Anstaltens Overskud — inkl. det fra forrige Aar overførte Beløb paa 10,730 Kr. — udgjorde 927,605 Kr.

Af dette Overskud fordeltes der til Sikkerhedsfonden 150,000 Kr., til Bonusfonden 727,605 Kr., og til Udbytte til Aktionærerne afsattes 50,000 Kr. (5 pCt. af Aktiekapitalen eller den højeste Forrentning, Vedtægterne tillader).

Bonusfonden kom herefter op paa 1,662,000 Kr., og til denne Fond var der i Aarenes Løb henlagt ialt 5,312,605 Kr., hvoraf der hidtil til Opskrivning af de forsikredes Policier var fordelt 3,650,000 Kr.

I sin Beretning omtalte Direktør Aage Jensen først Funktionærloven, som siden det sidst afholdte Repræsentantskabsmøde var traadt ud i Livet, og gjorde opmærksom paa, at man i denne ganske var gaaet uden om Spørgsmaalet Privatfunktionærernes Pensionsforhold, men man kunde maaske forvente, at Regeringen, naar Loven skulde revideres i Rigsdagssamlingen i 1941—42, igen vilde lade høre fra sig.

Om den forløbne Del af indeværende Aar kunde det meddeles, at Anstaltens Virksomhed fremdeles gik godt, og Anstalten havde i Aarets første Kvartal kunnet notere en ret betydelig Tilgang, idet der i Maanederne Januar—Marts var tegnet nye Forsikringer til en løbende Aarspræmie af henved 300.000 Kr.

#### Forretningsforholdene i Shanghai

Formanden i The Shanghai General Chamber of Commerce fremsatte paa Handelskammerets aarlige Møde en Række interessante Udtalelser.

Selvom dette Handelskammer ikke i Betydning kan ligestilles med f. Eks. det derværende britiske eller amerikanske, er det dog en gammel anerkendt Institution, som altid har hævdet det internationale Samarbejdes Betydning i Shanghai. Det tæller blandt sine Medlemmer Repræsentanter for saa godt som alle derværende mere kendte udenlandske Firmaer og den for indeværende Aar genvalgte Formand, Hr. G. Boolsen, er tysk Undersaat.

At denne udtaler: »Although Japan is professing to retain a regard for third-party interests in China's trade, she is actually ignoring those interests in the furtherance of her own«, vil naturligvis ikke kunne godkendes af derværende officielle tyske Kredse, men giver dog Udtryk for en vis Stemning blandt en Del af de tyske Handelsfolk, der gennem Aar har oparbejdet en Virksomhed i Kina.

At Shanghai's Fremtid afhænger af, om den faar sin gamle internationale Betydning tilbage, synes der ikke at være Tvivl om.

#### Svensk Flaggs Aarsnummer 1939

Det svenske Søfartsblad »Svensk Flagg« har udsendt et smukt udstyret stort saakaldt Aarsnummer, der bl. a. bringer en Række Udtalelser om Søfartskonjunkturene i 1939, fra Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Skibsreder H. A. Hansen, Norges Rederforbunds Formand, Skibsreder Chr. Haaland og Kaptajn H. Andersson, Finland. Den kendte svenske Shipping-man Admiral Hans Ericsson, har skrevet en interessant Artikel: Nogle Synspunkter om Trampskibsfartsproblemer. Fra de nordiske Landes Side er der Artikler om Staten og Skibsfarten, endvidere en lang Række Specialartikler, bl. a. af Direktør H. Steuch om International Cooperation og af Kaptajn O. A. Nord-



borg om Samarbejdet mellem Redere og Sømandene. En stor Del af Heflet er trykt paa Engelsk.

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Marts 1939

I Marts 1939 ankom til Rotterdam 831 Skibe (Marts 1938: 796 Skibe) med Ladninger og afgik 792 Skibe (Marts 1938: 724 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Marts 1939	Marts 1938
Erts .....	167	150
Korn .....	44	67
Trælast .....	17	22
Jordolie .....	38	38
Kul .....	39	19
Andre Ladninger .....	83	72

Ialt ankom med mindre Liniebaade 313 (294) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Marts 1938) og med større Liniebaade 130 (134). Yderligere ankom 388 (36) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 296 (270) mindre Liniebaade, 98 (92) større Liniebaade og 398 (362) Trampbaade, hvoraf 175 (230) Skibe med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 32 (44) Skibe Nieuwe Waterweg.

For Reparation ankom 21 (40) Skibe til Rotterdam og 46 (50) Skibe til Schiedam.

### S.S. »America«

Amerikas nye Flagskib, den nye Atlanterhavsbaad »America«, der tidlig i September skal søsættes fra Værftet i Newport News, vil blive døbt af Fru Roosevelt, Præsidentens Hustru, der har givet Tilsagn om at komme til Stede og foretage Navngivningen.

Det læses for sandsynligt, at Præsidenten selv vil komme til Stede sammen med de Embedsmænd, der staar i Spidsen for Fristaternes store Skibsbygningsprogram. Ialt omfatter dette Program Bygning af Skibe for 1½ Milliard Dollars, deraf er »America« det største. Den nye Damper skal, naar den bliver færdig, gaa paa Skift med »Manhattan« og »Washington« i Farten mellem New York og Kalmahavnene.

### Inspektørskifte i Sømandsforeningen »Bombøbøssen«

Den 1. April frattraadte Kaptajn Poul Svarrer Stillingen som Bombøbøssens Inspektør som Følge af Svagelighed.

Kaptajn Svarrer tiltraadte Stillingen i Maj 1932 og har med stor Dygtighed og Interesse passet Hvervet som In-

spektor, indtil Sygdom gjorde, at han maatte søge sin Afsked.

Stillingen er nu besat med Kaptajn P. B. Jørgensen, der var ansat i A/S De forenede Kulimportører.

### Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond

Kaptajn H. Chr. Clausen, Esbjerg, som deltog i Stiftelsen af Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond, og som i den forløbne Tid har siddet i Bestyrelsen, har fra 1. Maj 1939 trukket sig tilbage paa Grund af Forflyttelse og Sygdom. I hans Sted er tiltraadt Kaptajn B. Ulv, som gør Tjeneste ombord i D.F.D.S.s Damper »Frigga«, der gaar i Fart mellem Esbjerg og Grimsby.

## PERSONALIA

### 50 Aar

Mangeaarig Hovedkasserer og 1. Viceformand i »Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond«, Georg Larsen, Lille-rød, fyldte forleden 50 Aar.

Georg Larsen, der er Son af Fondets Moderforenings Stifter, har fra ganske ung haft nær Tilknytning til denne Institution, og i over tyve Aar har han rogtet Kasserer-hvervet. I de sidste ti Aar har han tillige ledet Fondets ældste Rekreativshjem, Hvilehjemmet i Lillerød. Hans Kendskab til Institutionens Opbygning, og hans personlige Kontakt med Fondets Venner i Ind- og Udland gør ham til uundvurderlig Støtte for Fondets daglige Arbejde for gamle, trængende og syge Sømand.

### Dødsfald

Fra Damperen »Erik Boye« er indløbet Meddelelse om, at Skibets Fører, Kaptajn J. W. Krøyer, medens Skibet var paa Rejse mellem Jamaica og Havanna, pludselig er afgaaet ved Døden.

Kaptajn Krøyer blev 66 Aar gammel; han var født paa Langeland og kom først ud at sejle med store Sejlskibe. Som Styrmand og Kaptajn sejle han senere i Kampmann & Herskinds Rederi, og derfra gik han over i Vendia. Han var ved sin Død Medlem af Bestyrelsen for Den almindelige danske Skibsførerforening.

Havnefoged A. Ronberg, Lemvig, er død, 65 Aar gammel. Den afdøde var i sin Ungdom i russisk Tjeneste, bl. a. var han Havnelods i Port Arthur under den russisk-japanske Krig. Siden 1907 var den afdøde Havnefoged i Lemvig og beklædte flere Tillidshverv. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

## POSITIONSLISTE PR. 2. MAJ 1939

### A

s.s. Aalborg ank. Kbhvn. 16.1.  
s.s. Aaro, Bastrup, ank. Louisburg 6.5.  
s.s. Aase ank. Antwerpen 27.4.  
m.s. Aase Mærsk afg. Port Said 27.4.  
s.s. Absalon ank. Garston 16.4.  
m.s. African Reefer pass. Mona 1.5.  
m.s. Afrika, Broholm-Jensen, afg. Suez til Penang 6.5. udg.  
s.s. Agnete afg. Korsør 27.4. til Danzig.  
s.s. Agnete Mærsk afg. Zeebrugge 4.5.  
s.s. Alabama afg. Christianssand 8.5. til Nakskov.  
s.s. Alf ank. Leith 5.5.  
s.s. Alfa afg. Milazzo 1.5.  
s.s. Algarve ank. Kbhvn. 4.5.  
s.s. Algier ank. Casablanca 8.5.  
m.s. Almena afg. Liverpool 26.4. til Las Palmas.  
s.s. Alssund, Hansen, ank. Mobile, Alabama 8.5.  
m.s. American Reefer ank. Gøteborg 30.4.  
m.s. Amerika, Dahl, afg. Los Angeles til San Francisco 7.5. udg.  
m.s. Anglo Mærsk afg. Rotterdam 27.4.  
s.s. Anna pass. Gibraltar 1.5.  
m.s. Anna Mærsk afg. Shanghai 4.5.  
m.s. Annam, Skjoldam, pass. Lakedeverne p. R. t. Suez 4.5. hjg.  
s.s. Anne ank. Antwerpen 22.4.  
m.s. Argentina afg. Kbhvn. 4.5. til River Plate.  
m.s. Arizona afg. Buenos Aires 7.5. til Rio de Janeiro.  
s.s. Arnold Mærsk ank. Bordeaux 1.5.  
m.s. Asbjørn, Bjark, afg. Taku Bar 29.4. til Californien.  
m.s. Asia, Andersen, afg. Sydney til Shanghai 5.5. udg.  
s.s. Aslaug afg. Dakar 3.5.  
m.s. Astoria, Nørregaard, ank. Hongkong 4.5.  
s.s. Astra ank. Baltimore 4.5.  
s.s. Astrid, Madsen, afg. Sagua 26.4. til Baltimore.  
m.s. Australian Reefer afg. Los Angeles 1.5.  
m.s. Australien, Rasmussen, pass. Agulhas p. R. t. Sydney 23.4. udg.  
s.s. Avance oplagt.

### B

s.s. Belgien afg. Rotterdam 4.5.

m.s. Bente Mærsk afg. Aruba 28.4.  
s.s. Bergenhus ank. Bergen 9.5.  
s.s. Bertha afg. Kbhvn. 7.5. til Helsingør.  
s.s. Bes pass. Helsingør 10.5.  
s.s. Betta pass. Helsingør 2.5.  
s.s. Betty Mærsk pass. Gibraltar 2.5.  
s.s. Birgit, Vilsmark, ank. Breckton 7.5.  
s.s. Birgitte pass. Gibraltar 19.4. p. R. t. Famagusta.  
s.s. Birte, Rasmussen, afg. New York 19.4. til Cienfuegos.  
s.s. Bogo, Nielsen afg. Kbhvn. 7.5. til Danzig.  
m.s. Bonita, Farup, ank. Norfolk 3.5.  
m.s. Boringia, Kolls, afg. Aden til Colombo 5.5. udg.  
m.s. Bornholm, Sørensen, afg. Port of Spain 30.4.  
s.s. Bothal, Hansen, afg. Kbhvn. 7.5. til Danzig.  
s.s. Brasilien afg. Kvaleberget forv. 9.5. til Kambo.  
m.s. Brazilian Reefer pass. Æquator 2.5.  
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Bremen 8.5.  
s.s. Britta afg. West Hartlepool 2.5.  
s.s. Broholm afg. Antwerpen 29.4. til Alexandria.  
s.s. Brosund, Bundesen, afg. St. Bartholomeus 7.5. til St. Kitts.  
s.s. Brynhild ank. Kbhvn. 6.5.

### C

m.s. California ank. San Lorenzo 28.4.  
m.s. Canada, Knudsen, afg. Los Angeles til Panama Kanal 2.5. hjg.  
m.s. Canadian Reefer pass. Cristobal 30.4.  
s.s. Carmen afg. Gdynia 1.5.  
m.s. Caroline Mærsk afg. Ostermoor 26.4.  
s.s. Charkow ank. Antwerpen 9.5.  
m.s. Chastine Mærsk pass. Christobal 27.4.  
m.s. Chile, Larsen, pass. Cap Verde p. R. t. Sydney 9.5. udg.  
m.s. Chilean Reefer afg. Haifa 3.5.  
s.s. Christiansborg afg. Hampton Roads 25.4.  
m.s. Chr. Holm ank. Boston 6.7.  
s.s. Chr. J. Kampmann ank. Jacksonville 4.5.  
m.s. Chr. Sass, Clausen, afg. New York 27.4. til Buenos Aires.  
s.s. Cimbria, Lund, ank. Methil 5.5.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9.5.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,50	AMSTERDAM.....	257,00
BERLIN.....	192,20	STOCKHOLM.....	115,55
PARIS.....	12,85	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,65	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	107,75	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,40	WARSAWA.....	90 30

s.s. *Clara*, Jensen, oplagt.  
 s.s. *Clara Clausen* afg. Kolding 26.4. til Lybæk.  
 m.s. *Columbia*, Broner, afg. San Pedro 7.5.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Bordeaux 3.5.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Bordeaux 6.5.

## D

s.s. *Dagmar* Dok i Frederikshavn.  
 s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 27.4.  
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 3.5. til Lysekil.  
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Blyth 7.5.  
 m.s. *Danmark* ank. Aruba 10.5.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Bangkok til Manila 2.5. udg.  
 s.s. *Delaware* afg. Gdynia 24.4. til Gulfen.

## E

s.s. *Ebro* afg. Kbhvn. 6.5. til London.  
 s.s. *E. M. Dalgas* afg. Swansea 27.4. til Montreal.  
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Frederikshavn 21.4. for Reparation.  
 s.s. *Effe Mærsk* ank. La Pallice 2.5.  
 s.s. *Egholm* afg. Marseille 8.5. til Genua.  
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Ushant 27.4.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Lorient 4.5.  
 s.s. *Elisabeth* afg. Casablanca 15.4. til Mogador.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Safi 30.4.  
 s.s. *Ellen* ank. Shields 4.5.  
 s.s. *Ellensborg* ank. London 5.5.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Antwerpen 24.4.  
 s.s. *Else* ank. Stockholm 1.5.  
 s.s. *Emanuel* oplagt.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Frederikshavn 26.4.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Las Piedras 18.4.  
 s.s. *Energi* oplagt.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Malmø 4.5.  
 s.s. *Enigheden* oplagt.  
 s.s. *Erna* pass. Gibraltar 29.4.  
 s.s. *Ester* ank. Viborg 2.5.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, pass. Kbhvn. 3.5.  
 s.s. *Erindring* oplagt.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Shanghai 30.4.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. London 8.5. hjg.  
 s.s. *Estrid* ank. Haifa 24.4.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Lizard Head p. R. t. St. Thomas 9.5. udg.

## F

m.sk. *Fano* ank. Lille 25.4.  
 s.s. *Fano*, Korff, ank. W. Hartlepool 2.5.  
 s.s. *Finland* afg. Kbhvn. 3.5.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Danzig 9.5. hjg.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Glasgow 6.5.  
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 4.5.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Madeira 3.5.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Fredericia 8.5.  
 s.s. *Freja* afg. Dakar 28.4. til Dunkirk.  
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 19.4.  
 s.s. *Frode* afg. New York 8.5. til Oslo.  
 s.s. *Fylla* ank. Frankrig.

## G

s.s. *Georgia* afg. New York 22.4. til Oslo.  
 s.s. *Gerd* ank. Sables d'Olonne 27.4.  
 s.s. *Gerda* afg. Musel 2.5.  
 s.s. *Gerda Toft* rapp. 47,02 Nord, 44,35 West 6.5.  
 m.s. *Getrude Mærsk* afg. Norfolk 29.4.  
 s.s. *Gorm* afg. Gdynia 18.4. til Santos.  
 s.s. *Grete* pass. Gibraltar 1.5.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Baltimore 2.5.  
 s.s. *Grønland*, Fischer, ank. Methil 8.5.  
 s.s. *Gudena* solgt til Udlandet.  
 s.s. *Gudrun* ank. Marseilles 25.4.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Malta 4.5.  
 s.s. *Gunhild* afg. Cork 4.5. til Goole.  
 s.s. *Gustav Dederichsen* ank. Hongkong 19.4.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Cardiff 20.4.  
 s.s. *Gyda* pass. Gibraltar 21.4. p. R. t. Haifa.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Methil 7.5.  
 s.s. *Halfdan* afg. Kbhvn. 9.5. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.

s.s. *Halland*, Andersen, ank. Køge 8.5.  
 s.s. *Hanne* afg. Blyth 4.5. til Odense.  
 s.s. *Hans Broge* afg. Danzig 3.5. til Algiers.  
 s.s. *Hans*, From, afg. Hammerhavn 10.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Hans Mærsk* pass. Gibraltar 2.5.  
 s.s. *Harald* ank. Manchester 8.5.  
 s.s. *Harriet* ank. Aarracife 1.5.  
 s.s. *Helene* ank. Ellesmere 28.4.  
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 29.4.  
 m.s. *Helvig* afg. Glasgow 4.5. til Philadelphia.  
 s.s. *Henry Tegner* afg. Antwerpen 4.5. til Korsør.  
 m.s. *Herdis* ank. Liverpool 29.4.  
 s.s. *H. H. Petersen* oplagt.  
 s.s. *Hilde* afg. Dakar 24.4.  
 s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 6.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Holland* ank. Le Havre 2.5.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afe. Philadelphia 4.5.

## I

m.s. *India*, Krarup, pass. Borkumriff p. R. t. Hamburg 9.5. hjg.  
 s.s. *Inga*, Holm, ank. Svendborg 22.4.  
 s.s. *Ingeborg S.* ank. London 5.5.  
 s.s. *Inger* pass. Gibraltar 30.4.  
 s.s. *Inger Toft* ank. Methil 7.5.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, ank. Randers 8.5.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Para 8.5.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Gdynia 6.5. til Ostende.  
 s.s. *Ivar* i Timecharter afg. Baltimore 28.4.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 8.5.  
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Aalborg 14.4.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Rotterdam 19.4.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Dairen 25.4.  
 s.s. *Jenny* ank. Vianno 29.4.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Pampatar 4.5.  
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 30.4.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Danzig 4.5.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 10.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* afg. Santos 24.4.  
 s.s. *Juliane* afg. Danzig 4.5. til Lorient.  
 m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Jutta* ank. Calais 2.5.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 5.5.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Progreso 3.5.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Cienfuegos 7.5.  
 s.s. *Karen* ank. Fredericia 27.4.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Bordeaux 1.5.  
 s.s. *Karla* ank. Holmsund 30.4.  
 s.s. *Katholm* afg. Horsens forv. 10.5. til Randers.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Rotterdam 4.5.  
 s.s. *Kejserrinde Dagmar* afg. Swansea 3.5. til Kielwijk.  
 s.s. *Kentucky* afg. Aalborg 30.4. til Louisburg.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Saigon 7.5. hjg.  
 s.s. *Kirsten* afg. Haifa 25.4. til London.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Reykjavik 5.5.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, afg. Immingham 6.5. til Nykøbing S.  
 s.s. *Knud* afg. Kbhvn. 8.5. til Manchester, Liverpool, Swansea.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuellas.  
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 4.5. til Methil.  
 s.s. *Knut* afg. Glasgow 18.4. til Pomaron.  
 s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 2.5.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Dover p. R. t. Marseilles 9.5. udg.  
 s.s. *Lars Kruse* ank. Gibraltar 1.5.  
 s.s. *Laura* pass. Las Palmas 30.4.  
 m.s. *Laura Mærsk* ank. Kobe 6.5.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Singapore 2.4.  
 m.s. *Lexa Mærsk* ank. Kbhvn. 19.4.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Sabang 24.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Curacao 2.5.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Grimsby 6.5.  
 s.s. *Lilian* pass. Dungeness 1.5.  
 s.s. *Lily* afg. Oxelösund 18.4. til Söderhamn.  
 s.s. *Linda* afg. Santos 13.4.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 3.5. til Goole.  
 s.s. *Lotta* afg. Santos 29.4.  
 s.s. *Lotte* pass. Dungeness 23.4. p. R. t. Bayonne.  
 m.s. *Louisiana* afg. Santos 6.5. til Madeira.  
 m.s. *Lundby* forv. afg. Ørnskøldsvik 13.5. til St. Lawrence.  
 s.s. *Lynæs* pass. Brunsbüttel 7.5.

## M

s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 5.5.  
 s.s. *Maja* ank. Kbhvn. 30.4.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Singapore til Aden 27.4. hjg.

s.s. *Mano*, Albertsen, afg. St. Johns N.F. 4.5.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Panama 4.5.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Baltimore 2.5. til Cardenas.  
 s.s. *Margrete* ank. Susa 17.4.  
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 8.5.  
 s.s. *Maria* afg. Santos 1.5.  
 s.s. *Marie Toft* afg. Rotterdam 8.5.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Rotterdam 25.4.  
 s.s. *Marianne* afg. London 5.5. til Nykøbing F.  
 s.s. *Marit Mærsk* ank. Marseilles 2.5.  
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 2.5.  
 m.s. *Marocco* ank. Lissabon 9.5.  
 s.s. *Märilin Carl*, Kolster, ank. Bayonne 3.5.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Rochester 3.5.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Gibraltar 25.4.  
 s.s. *Marx* afg. Danzig 4.5. til Granville.  
 s.s. *Maryland* afg. Santos 19.4. til Madeira.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, pass. Lissabon p. R. t. London 10.5. hjg.  
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 26.4.  
 s.s. *Mette* ank. Livorno 17.4.  
 s.s. *Michael Jepsen* ank. Hongkong 6.4.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 8.5.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 5.5. til Bruges.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.  
 s.s. *Najaden* pass. Hamneren 2.4.  
 s.s. *Nancy* afg. Leith 2.5.  
 s.s. *Nerma* afg. Sörnäs 2.5.  
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 22.4. til River Plate.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Singapore 26.4.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Shanghai 1.5.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Frederikshavn til Eftersyn.  
 s.s. *Niobe* ank. Port de Bouc 30.4.  
 s.s. *Norco* ank. London 1.5.  
 m.s. *Nordbo* afg. Los Angeles 28.4. til Yokohama.  
 s.s. *Nordborg* ank. Gdynia 8.5.  
 s.s. *Nordby* afg. Danzig 4.5. til London.  
 m.s. *Norden* afg. Dairen 23.4. til New York.  
 m.s. *Nordfarer* ank. Buenos Aires 17.4.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Nakskov for Rep.  
 m.s. *Nordhval* afg. Seattle 15.4. til Yokohama.  
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 12.4. til New York.  
 s.s. *Nordlys* afg. Tocopilla 29.4. til Panama.  
 m.s. *Nordpol* ank. Los Angeles 4.5.  
 m.s. *Nordvest* ank. Los Angeles 4.5.  
 m.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Kbhvn. 28.4.

## O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 9.5.  
 s.s. *Olga* ank. Wisbech 2.5.  
 m.s. *Olga S.* afg. Haifa 25.4. til London.  
 s.s. *Olaf* afg. Newcastle-on-Tyne 29.4. til Montreal.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Malta 29.4.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Quebec 3.5.  
 m.s. *Oregon* ank. Nakskov 6.5.  
 s.s. *Orlon* afg. Norfolk, Va. 29.4. til Caibarien.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Dunston 6.5.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Progreso 26.4.  
 s.s. *Ove Toft* rapp. 44,00 Nord, 60,25 West 5.5.

## P

s.s. *P. Madsen* solgt til Udlandet.  
 s.s. *P. N. Damm* pass. Helsingør 5.5. sydg.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Antwerp 7.5. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Haifa 3.5. til Dieppe.  
 s.s. *Paula* ank. Bristol 30.4.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Yawata til San Francisco 17.4. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuellas.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 28.4.  
 s.s. *Polly* pass. Dungeness 21.4. p. R. t. Casablanca.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Kbhvn. 6.5.

## R

m.s. *Ragnhild* ank. Philadelphia 26.4.  
 s.s. *Randa* pass. Algier 30.4.  
 s.s. *Riga* ank. Frederikshavn 5.5.  
 s.s. *Rigmor* ank. Sarpsborg 15.4.  
 s.s. *Rikke* afg. Kbhvn. 4.5. til Blyth.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 10.5. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Antwerpen 5.5.  
 s.s. *Robert* afg. Zeebrügge 18.4. til Setubal.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Barry 28.4.  
 s.s. *Rosenborg* afg. Ardrossan 5.5.

## S

s.s. *Saga* afg. forv. Drammen 10.5. til Kolding og Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Progreso 29.4.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Philadelphia 6.5.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Tyne 3.5.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Methil 7.5.  
 s.s. *Seine* ank. Havre 7.5.  
 s.s. *Sejrø*, Teilman-Thomsen, ank. Pictou N.S. 4.5.  
 m.s. *Selandia*, Vøring, ank. Bangkok 30.5.  
 s.s. *Selma* ank. London 29.4.  
 s.s. *Sessa* ank. New York 20.4.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Nakskov til Kbhvn. 9.5. udg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Beyrouth 6.5.  
 s.s. *Signe* ank. Nuras 26.4.  
 s.s. *Sigrid* pass. Brunshüttel 2.5. p. R. t. Kiel.  
 s.s. *Sigrun* afg. Randers 8.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg* pass. Kbhvn. 9.5.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Oscarshavn 5.5.  
 s.s. *Skagen* ank. West Hartlepool 9.5.  
 s.s. *Skagerak* ank. Skive 2.5.  
 s.s. *Skandia* forv. ank. England 28.5.  
 s.s. *Skjold* afg. Danzig forv. 9.5. til Tallinn og Riga.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Horsens 6.5.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 10.5. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. London 3.5.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Danzig 5.5.  
 s.s. *Sophie* ank. Ghent 20.4.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 9.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Alexandria 1.5.  
 s.s. *Stella* ank. Alexandria 25.4.  
 m.s. *Stensby* ank. Port Alfred, Saguenay 6.5.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Vancouver 5.5.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, afg. Odense 4.5. til Leith.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Boston 2.5.  
 s.s. *Svanhild* ank. New York 5.5.  
 s.s. *Svanholm* afg. Liverpool 6.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Suava* afg. Kbhvn. 9.5. til Odense og Horsens.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Trinidad 21.4.  
 s.s. *Søborg* ank. Flushing 9.5.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 5.5.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Wallaroo 8.5.  
 s.s. *Tanja* afg. Santos 21.4.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Karachi 5.5.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. London 10.5.  
 s.s. *Tekla* ank. London 5.5.  
 s.s. *Tennessee* ank. Houston 5.5.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Liverpool 24.4. til Las Palmas.  
 s.s. *Tomsk* afg. Antwerpen forv. 9.5. til Kbhvn., Aarhus, Middelfart, Randers og Aalborg.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, rapp. 44 Gr. 14 N. 39 Gr. 59 V. 7.5.  
 s.s. *Transporter* afg. Immingham 4.5. til Odense.  
 s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 8.5.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nenset 10.5. til Køge.  
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 6.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Tunis* afg. Djidjelli 4.5. til Antwerpen.  
 m.s. *Tureby* forv. ank. New York 13.5.

## U

s.s. *Uffe* ank. Danzig 8.5.  
 s.s. *Ulla* ank. Cardiff 1.5.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Shields 27.4.  
 s.s. *Uranienborg* afg. San Pedro 3.5.

## V

s.s. *Valborg* ank. Casablanca 17.4.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisted 8.5.  
 s.s. *Venus* afg. Macoris 30.4. til Barahona.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 4.5.  
 s.s. *Viborg* ank. Port de Bouc 3.5.  
 s.s. *Viola* pass. Dungeness 25.4. p. R. t. Alexandria.  
 s.s. *Virginia* ank. Kbhvn. 8.5.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuellas.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Shanghai 7.5.  
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Skagen 19.4. p. R. t. Ivigtut.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Aalborg 4.5. til Danzig.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 9.5. til N. Sundby, Aalborg, Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Korsør 5.5.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN · K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET  
**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

REDERI- OG HANDELSELSKABET

**MONTANA** A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegr.-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

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

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

Viking  
 Kompasser  
 Viking  
 Loddemaskiner  
 Chronometre  
 Sekstanter  
 Marinekikkerter

InJehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
 Norsk statsant. Kompassrettere  
 Forlang ill. Katalog

## DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor  
Nordre Toldbod  
København K.  
Telefoner Central  
45 62 & 10562

anbefaler sig med  
**MOTORBAADE**  
 til Proviant, Stores, Færge samt  
 Trosseføring, overalt i Havnen  
 og paa Rheden.

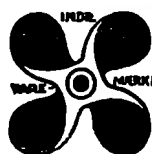
## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH»



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

Weioli Skibsfarver

**AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**O. SWANLJUNG**

Etableret 1903

**BRAHESTAD** (Lapaluoto, Roska, Siniluoto & Kalajoki-Rahja) FINLAND

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-  
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkaco**ROTTERDAM**Telephones:  
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**CADENIUS & GRAHN** A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA — Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 10. Maj 1939.

Nr. 19.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar egentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

1394. Sverige S.-Kyst. Tärnö Klokketønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 18/1281. Stockholm 1939.)  
Klokketønden Tärnö paa c. 56° 06' N. 14° 58' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 49/3483 1938.)
1395. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 18/1211. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Hansäkersgrundet* paa c. 61° 42' N. 17° 14' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 52/3698 1938.)
1396. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken Fyrskib genudlagt. Taagesignal forandret.  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c. 63° 34' N. 20° 56' E. er atter udlagt paa Station.  
Taagesignalet er nu Fire-Stød hver 1<sup>m</sup>.  
(E. f. S. Nr. 52/3699 1938 og 18/1324 1939.)
1397. Sverige. Bottniske Bugt. Ume Älv. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 18/1280. Stockholm 1939.)  
Samtlige Fyr i *Ume älv* er atter tændt.  
c. 63° 49' N. 20° 16' E.  
(E. f. S. Nr. 6/398 1939.)
1398. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/425. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Oulu kyrktorn* c. 65° 01' N. 25° 28' E. *Santonen övre* og *nedre*. *Saapaskari*. *Laitakari*. *Koskela*. *Toppila övre* og *nedre*. *Toppilasund*. *Hiidenniemi övre* og *nedre*.  
(E. f. S. Nr. 3/181 1939.)
1399. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Santosenkari Fyr nedlagt.  
(U. f. s. Nr. 12/426. Helsingfors 1939.)  
Fyret *Santosenkari* paa 65° 05' 43" N. 25° 02' 00" E. er nedlagt.

1400. **Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 12/422, 12/423 og 12/424. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Marjanieni* c. 65° 02' N. 24° 34' E. *Ulkokalla. Tankar.*  
(E. f. S. Nr. 4/247 1939.)
1401. **Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe genudlagt.**  
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)  
Fyrskibet *Sniyan* paa c. 63° 26' N. 20° 40' E. og Fyrskibet *Storkallegrund* paa c. 62° 40' N. 20° 39' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 52/3702 1938.)
1402. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad). Stånggrund (Tankokari) Fyr slukket.**  
(U. f. s. Nr. 12/427. Helsingfors 1939.)  
Fyret *Stånggrund* paa c. 60° 43' N. 21° 02' E. er slukket.  
(E. f. S. Nr. 13/955 1939.)
1403. **Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Sømærke flyttet.**  
(U. f. s. Nr. 12/435. Helsingfors 1939.)  
*Brännkubb* Sømærke paa 60° 04' 37" N. 20° 36' 48" E. er flyttet til 60° 04' 40" N. 20° 36' 31" E.
1404. **Finland. Skärgårdshavet. Palva. Lystønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 12/434. Helsingfors 1939.)  
Lystønden *Palvanmutka* paa c. 60° 28' N. 21° 38' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 3/188 1939.)
1405. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 12/421. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Björkholm* c. 60° 09' N. 25° 02' E. *Hästnäs kanal. Koholm.*  
(E. f. S. Nr. 4/254 1939.)
1406. **(T). Tyskland. Pillau Red. Vrag.**  
(N. f. S. Nr. 18/1836. Berlin 1939.)  
En Transportpram ligger sunket i 18 m Vand paa c. 54° 38',<sub>8</sub> N. 19° 49',<sub>1</sub> E., 2,<sub>75</sub> Sm 277° fra *Pillau* Bagfyr. Vraget er afmærket med en grøn Vrag-, Lys- og Fløjetønde med N.-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 11<sup>s</sup>, Blink 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Blink 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 5,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Fjernelsen af Vraget sker ved Indtrædelsen af godt Vejr, hvorefter Vragafmærkningen uden nærmere Meddelelse vil blive inddraget.
1407. **Polen. Danzig Bugt. Putziger Wick. Putziger Deepke. Oplysning om Dybde. Lystønde udlagt. Baaketønde inddraget.**  
(N. f. S. Nr. 18/1837. Berlin 1939.)
1. Farlige Tilsandinger har dannet sig i Nærheden af den røde Tønde *B* ved S.-Siden af Farvandet, og i Nærheden af den sorte Tønde *3* ved N.-Siden af Farvandet. Som Følge heraf er Tønden *B* flyttet til Midten af Farvandet, c. 10 m fra Midterlinien. Mindste Dybde ved Middelvandstand er nu 4 m.  
Tønde *3*: c. 54° 39',<sub>1</sub> N. 18° 31',<sub>4</sub> E.
  2. En rød Lystønde med E.-Topbetegnelse, og som er mærket *RZ—O* er udlagt paa c. 54° 42',<sub>2</sub> N. 18° 29',<sub>5</sub> E. ved E.-Kanten af 4 m-Grunden. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>.
  3. Den røde Baaketønde *N*. for 4 m-Grunden er permanent inddraget.  
(Kort Nr. 181.)

1408. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wick. Heisternest. Fyrbelysning forandret. Taagesignal oprettes.  
(N. f. S. Nr. 18/1838. Berlin 1939.)  
1. En rød Lystønde mærket *A* og forsynet med cirkelrund Topbetegnelse er udlagt paa c.  $54^{\circ} 41',_{11}$  N.  $18^{\circ} 40',_{7}$  E. Fyrkarakteren er rødt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>.  
2. Det orange-gule Bagfyr med En-Formærkelser paa c.  $54^{\circ} 42',_{0}$  N.  $18^{\circ} 40',_{6}$  E. er forandret til at vise orange-gult, fast Lys.  
3. I Løbet af Maj d. A. oprettes uden nærmere Meddelelse paa Yderenden af W.-lige Bølgebryder et Taagesignal med elektrisk Membran, en Tone hver 35<sup>s</sup>. Tonehøjde: 400 c/s.  
(Kort Nr. 181.)
1409. (P). Polen. Danzig Bugt. Heisternest. Fyr nedlægges.  
(N. f. S. Nr. 18/1839. Berlin 1939.)  
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c.  $54^{\circ} 39'$  N.  $18^{\circ} 47'$  E. nedlægges permanent den 1. Juli d. A.  
(Kort Nr. 181.)
1410. (T). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
(N. f. S. Nr. 18/1840. Berlin 1939.)  
Warnemünde Radiofyr paa c.  $54^{\circ} 11'$  N.  $12^{\circ} 05'$  E. vil være ude af Virksomhed i Tiden fra den 15. til den 27. Maj d. A.
1411. (T). Tyskland. Femernsund. Burgstaaken. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
(N. f. S. Nr. 18/1841. Berlin 1939.)  
*Burgstaaken* Havn og Indsejlingsrenden dertil er under Oprensning, hvorfor det tilraades at udvise Forsigtighed ved Indsejlingen.  
Oprensningen ventes at være færdig ved Slutningen af Maj d. A.  
Nærmere Meddelelser fremkommer ikke.  
c.  $54^{\circ} 25'$  N.  $11^{\circ} 12'$  E.  
(Se Tillæg.)

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

1412. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Havnegrænser. Rettelse til Havne-reglementet.  
§ 1, 1ste Stk. affattes saaledes:  
Københavns Havn begrænses mod Nord ved en Linie, draget fra det Punkt paa Kysten, hvor Staden *Københavns* Grund nordefter ophører, til Vageren med 1 Kost paa Østsiden af *Stubben*, endvidere ved en ret Linie fra denne Vager til den røde Spidstønde paa Nordsiden af *Lynette-lob*, ved en ret Linie herfra i Retning  $150^{\circ}$  til Punktet, hvor denne Linie skærer en Linie i Forlængelse af *Holmbladsgade* paa  $55^{\circ} 40'$  ( $28''$ ) N. og  $12^{\circ} 39'$  ( $12''$ ) E., og ved denne sidste Linie vestefter til Land. Mod Syd er Havnen begrænset af tvende Linier, draget fra de Punkter paa *Sjællands-* og *Amagerkysten*, hvor Staden *Københavns* Grund sydefter ophører, til en i *Kalveboderne* anbragt, med en oval hvid- og rødribet Ballon forsynet Varde, der ligger henholdsvis c. 2 100 m og 3 000 m fra de nævnte Kystlinier; paa *Kysterne* er Grænsen betegnet med 6 m høje Baaker, af hvilke den paa *Sjællandssiden* oprejste er forsynet med en nedadtil spids Trekant af rød Farve, medens den paa *Amagersiden* oprejste Baake er forsynet med en opadtil spids Trekant af hvid Farve. De i dette Reglements § 2 nævnte Løb hører dog i deres i nævnte Paragraf angivne fulde Udstrækning ind under Havnens Omraade, for de under a, b og d nævnte Løbs Vedkommende som Udvidelse af Havnegrænsen.  
(Kort Nr. 134 og 133. Danske Lods. Side 266. Havnelods, Side 116.)

1413. (T). Sverige. Sundet. Kullagunnarstorpsgrundet Klokketønde midlertidig ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 18/1230. Stockholm 1939.)  
Klokketønden *Kullagunnarstorpsgrundet* paa c. 56° 06' N. 12° 36' E. er midlertidig ombyttet med en rød Stage med 1 Ballon over 1 nedadvendt Kost.
1414. (T). Sverige. Sundet. Flinteren. Oskarsgrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 18/1227. Stockholm 1939.)  
Omkring den 16. Maj d. A. ombyttes Fyrskibet *Oskarsgrundet* paa c. 55° 35' N. 12° 51' E. midlertidigt med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakteren bliver uforandret. Taagesignal afgives med Klokke, hvormed mindst hver 2det Minut gives 2 tæt paa hinanden følgende Slag.
1415. (T). Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 18/1214. Stockholm 1939.)  
Omkring den 15. Maj d. A. ombyttes Fyrskibet *Falsterborev* paa c. 55° 17' N. 12° 47' E. midlertidigt med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakteren bliver uforandret. Taagesignal afgives med Tyfon, To-Stød hver 30<sup>s.</sup>, Stød 3<sup>s.</sup>, Pause 6<sup>s.</sup> Stød 3<sup>s.</sup>, Pause 18<sup>s.</sup>. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal eller Radiofyr.
1416. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.  
Ved Opmaalingen den 3. Maj d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,0 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 5,5 m i W.-Siden af Renden.  
c. 54° 52' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.  
(E. f. S. Nr. 16/1221 1939.)
1417. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ferne Klint. Vrag uskadeliggjort.  
Vraget af Motorgaleasen *Clara*, der ligger sunket paa 55° 11' 20" N. 11° 18' 50" E., er bortsprængt til en mindste Dybde over Vragresterne af 2,3 m. Vragvageren er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 16/1170 1939. Kort Nr. 160, 140 og 126.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1418. Danmark. Kattegat. Aarhus. Havnearbejder i Lystbaadhavnen. Oplysning om Dybde.  
1. Opførelsen af et Bolværk i Fortsættelse af det eksisterende Bolværk paa W.-Siden af Lystbaadhavnen er paabegyndt. Arbejdet er paabegyndt fra den S.-lige Ende, og en klar Lanterne vil om Natten blive ophængt paa den til enhver Tid N.-ligste Pæl i Bolværket.  
2. Arealet ud for det nye Bolværk, hvor der hidtil har været 3 m Vand, er nu uddybet til 4 m.  
c. 56° 10' N. 10° 13',<sub>7</sub> E.  
(Kort Nr. 112 og 103. Havnelods, Side 30 og 31.)
1419. (T). Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 18/1231. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. er for et Tidsrum af c. 1½ Maaned ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakteren er uforandret. Taagesignal afgives med Tyfon, Et-Stød hver 30<sup>s.</sup>. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal og Radiofyr.  
(E. f. S. Nr. 11/794 1939.)



**1420. (P). Danmark. Limfjorden. Hals Barre E. Lystønde udlægges.**

Den 20. Maj'd. A. eller snarest derefter udlægges en rødmalet Lystønde c. 150 m NE. for Klokketønden *Hals*, der er beliggende paa  $56^{\circ} 57' (36'') N. 10^{\circ} 23' (19'') E.$  Lystønden, der er mærket H. B. E. (*Hals Barre E.*), viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $7\frac{1}{2}^s$ , Blink c.  $\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $\frac{1}{2}^s$ , Blink c.  $\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $\frac{1}{2}^s$ , Blink c.  $\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $5^s$ .

Lystønden inddrages, naar Is gør det nødvendigt, uden at erstattes med Vinter-sømærke.

(Kort Nr. 106, 104, 101, 102 og 100. Danske Lods, Side 144 og 488. Fyr-Fort. Nr. 630 A. Sønn.-Fort. Side 65, Nr. 14 a.)

**1421. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik Havn. Bolværker ombygges. Fyr fjernet.**

Bolværkerne ved *Aalborg Portland-Cementfabrik Havn* er under Ombygning, i hvilken Anledning det røde, faste Fyr paa  $57^{\circ} 03' (48'') N. 9^{\circ} 58' (26'') E.$ , paa den 3die Bro S. fra, indtil videre er fjernet.

(Kort Nr. 106. Havnelods, Side 29. Fyr-Fort. Nr. 647.)

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1422. Rusland. Murmanskoe Sea. Shurinovi Islands. Oplysning om Grund.**

(N. t. M. Nr. 948. London 1939.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 9/654 1939 meddeles, at den deri omtalte  $7,8$  m Grund ligger paa  $69^{\circ} 25' (30'') N. 33^{\circ} 15' (30'') E.$ ,  $0,64$  Sm  $69^{\circ}$  fra *Shurinovi Fyr*.

(E. f. S. Nr. 9/654 1939.)

**1423. Norge. Stavangerfjord. Fjoløy Radiofyr forandres.**

(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1939.)

Karakteren af *Fjoløy Radiofyr* paa c.  $59^{\circ} 05',_3 N. 5^{\circ} 34',_3 E.$  forandres i den nærmeste Tid uden nærmere Meddelelse til:

a. Bogstav F, 5 Streger, Bogstav F. ....	45 <sup>s</sup> .
b. Pause .....	30 <sup>s</sup> .
Periode .....	1 <sup>m</sup> . 15 <sup>s</sup> .

(E. f. S. Nr. 6/419 1939.)

**1424. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Knudedyb. Farvandet N. og W. for Koresand. Juvre Dyb. Sommerafmærkning.**

Sommerafmærkningen i ovennævnte Farvandsafsnit er genudlagt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 47/3414 1938.)

**1425. (T). Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 4 midlertidig ombyttet.**

(N. f. S. Nr. 18/1763. Berlin 1939.)

Fyrskibet *Elbe 4, Bürgermeister Kirchenpauer*, paa c.  $53^{\circ} 56',_5 N. 8^{\circ} 39',_0 E.$  er midlertidig ombyttet med Fyrskibet *Bürgermeister Abendroth*. Fyrkarakter og Taage-signaler er uforandret.

**1426. Holland. Zeegat van Texel. Lystønde inddraget.**

(B. a. Z. Nr. 102/1271. 's-Gravenhage 1939.)

Lystønden *S.-O.*, der midlertidig har været udlagt paa c.  $52^{\circ} 55',_3 N. 4^{\circ} 32',_3 E.$  er inddraget.

(E. f. S. Nr. 14/1041 1939.)

**1427. Belgien. Wandelaar Fyrskib NE. Vraglystønde genudlagt.**

(B. a. Z. Nr. 102/1270. 's-Gravenhage 1939.)

Den grønne Lys- og Klokketønde paa c.  $51^{\circ} 24' N. 3^{\circ} 05',_7 E.$ , c. 4 Sm  $61^{\circ}$  fra *Wandelaar Fyrskib*, er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 8/570 1930.)

1428. **Belgien. West Hinder Anduvning. Lys- og Fløjtetønder genudlagt.**  
 (B. a. Z. Nr. 102/1275. 's-Gravenhage 1939.)  
 Nedennævnte Lys- og Fløjtetønder er atter udlagt paa Station:  
*Dijck* c. 51° 21',<sub>5</sub> N. 2° 30',<sub>5</sub> E. *Oost Dijck* c. 51° 20' N. 2° 29' E.  
 (E. f. S. Nr. 8/571 og 12/883 1939.)
1429. **Nordseen. Outer Ruytingen. Oplysning om Tøndes Plads.**  
 (N. t. M. Nr. 924. London 1939.)  
 Tønde „No. 5“ ligger c. 0,<sub>4</sub> Sm NE. for den i Kortet angivne Plads og 8,<sub>5</sub> Sm 8°  
 fra *Les Hemmes de Marck* Kirke.  
 c. 51° 07' N. 2° 00' E.  
 (Kort Nr. 91.)  
 (Se Tillæg.)
- V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**
1430. (T). **Frankrig. Cherbourg. Adgangsbestemmelser.**  
 (A. a. N. Nr. 18/1161. Paris 1939.)  
 Adgangen til Reden er tilladt ad *Passe Ouest*, hvor der hersker Lodstvang. Det er forbudt at benytte andre Indløb.  
 c. 49° 40' N. 1° 39' W.
1431. (T). **Frankrig. Arguenon Bugt. Cap Fréhel Anduvning. Baaker forsvundet.**  
 (A. a. N. Nr. 16/1165. Paris 1939.)  
 Nedennævnte Baaker er forsvundet:  
 a. *La Margatière* c. 48° 37',<sub>1</sub> N. 2° 12',<sub>3</sub> W.  
 b. *L'Arganon* c. 48° 37',<sub>2</sub> N. 2° 16',<sub>8</sub> W.
1432. (P). **Engelske Kanalær. Guernsey. St. Peter Port. Luftfyrt oprettes.**  
 (N. t. M. Nr. 905. London 1939.)  
 Et Luftfyrt, der skal vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, vil i Løbet af den nærmeste Tid blive tændt paa c. 49° 26' N. 2° 36' W., 2,<sub>57</sub> Sm 247° fra *St. Peter Port* hvide Fyrt med En-Formørkelser. Flammens Højde: 61 m.
1433. **England S.-Kyst. Isle of Wight. St. Helen's Road. Vrag fjernet.**  
 (N. t. M. Nr. 936. London 1939.)  
 Vraget, der laa sunket paa c. 50° 42' N. 1° 02' W., er fjernet.  
 (E. f. S. Nr. 52/3739 1938.)
1434. (T). **England S.-Kyst. St. Alban's Head S. Undervandshindringer udlægges.**  
 Advarsel.  
 (N. t. M. Nr. 945. London 1939.)  
 Omkring den 15. Maj d. A. vil der for et Tidsrum af c. 1 Uge blive udlagt Undervandshindringer i et Omraade, som begrænses af Breddeparallelernerne 50° 30' 42" N. og 50° 27' 42" N. samt Meridianerne 1° 55' 24" W. og 2° 03' 18" W.  
 Søfarende anmodes om at undgaa ovennævnte Omraade.
1435. **England W.-Kyst. St. Ives Bay. Godrevy Island. Godrevy Fyrt forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 26. Trinity House, London 1939.)  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/1105 1939 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Godrevy Fyrt* paa c. 50° 14' N. 5° 24' W. nu er foretaget.  
 (E. f. S. Nr. 15/1105 1939.)  
 (Se Tillæg.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1436. (T). Frankrig. Brest. Lodstvang.  
(A. a. N. Nr. 16/1162. Paris 1939.)  
Der hersker Lodstvang i Indløbet til *Brest* og i Indsejlingen til den dækkede Red.
1437. (T). Frankrig. Iroise. Rocher Le Bouc. Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 16/1163. Paris 1939.)  
*Rocher Le Bouc* Fyr paa c.  $48^{\circ} 11',_5$  N.  $4^{\circ} 37',_0$  W. er for Tiden slukket.
1438. (T). Frankrig. Pertuis d'Antioche. Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 16/1159. Paris 1939.)  
Baaken *Le Cornard* paa c.  $46^{\circ} 03',_3$  N.  $1^{\circ} 07',_9$  W. er forsvundet.
1439. Afrika W.-Kyst. Mellakori Floden Anduvning. Tonde findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 901. London 1939.)  
Stumptønden med Ballon, der i flere Kort er angivet at ligge paa c.  $9^{\circ} 05'$  N.  $13^{\circ} 25'$  W., c. 5,<sub>5</sub> Sm  $277^{\circ}$  fra *Sallatak Point*, eksisterer ikke.
1440. Afrika W.-Kyst. Cape Coast Castle Ankerplads. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 952. London 1939.)  
Dybden rapporteres at være aftaget paa Ankerpladsen paa c.  $5^{\circ} 06'$  N.  $1^{\circ} 14'$  W., 0,<sub>74</sub> Sm  $131^{\circ}$  fra *Fort William* Fyr.
1441. Sydafrika. Table Bay. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 902. London 1939.)  
Synsviddens af det røde Blinkfyr paa Yderenden af *Capetown* N.-lige Bølgebryder er formindsket fra 10 til 4 Sm.  
c.  $33^{\circ} 54'$  S.  $18^{\circ} 26'$  E.
1442. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Fourteen Foot Bank Fyr. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 15/907. Washington 1939.)  
Taagesignalet ved *Fourteen Foot Bank* Fyr paa c.  $39^{\circ} 03'$  N.  $75^{\circ} 11'$  W. er forandret til Et-Stød hver  $30^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $27^s$ .
1443. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Ship John Fyr. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 15/908. Washington 1939.)  
Taagesignalet ved *Ship John* Fyr paa c.  $39^{\circ} 18'$  N.  $75^{\circ} 23'$  W. er forandret til Et-Stød hver  $20^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $18^s$ .

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1444. Honduras. Gorda Bank NE. Grund.  
(N. t. M. Nr. 15/922. Washington 1939.)  
En Grund (Smaasten) med 10,<sub>9</sub> m Vand rapporteres at ligge paa c.  $16^{\circ} 20'$  N.  $81^{\circ} 26'$  W.
1445. St. Domingo. Caldera Bugt. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 16/976. Washington 1939.)  
Paa *Point Caldera* er paa  $18^{\circ} 13'$  ( $30''$ ) N.  $70^{\circ} 31'$  ( $30''$ ) W. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver  $16^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $15^s$ . Synsvidde: 5 Sm.
1446. Argentina. Tierra del Fuego. Beagle Channel. Banco de la Herradura. Tønde flyttet.  
(N. t. M. Nr. 16/979. Washington 1939.)  
Tønden, som afmærker *Banco de la Herradura*, er flyttet og ligger nu 1,<sub>56</sub> Sm  $175^{\circ}$  fra *Direccion* Baake (c.  $54^{\circ} 53'$  S.  $67^{\circ} 37'$  W.).

1447. Chile. Patagonian Channels. Sarmiento Channel. Gregg Bugt. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 16/980. Washington 1939.)  
Gregg Bugt Fyr paa c.  $51^{\circ} 49' S.$   $73^{\circ} 53' W.$  har en Synsvidde paa 12 Sm.  
(E. f. S. Nr. 10/753 1939.)
1448. Chile. Corcovado Bugt. Queitao Islands. Grund.  
(N. t. M. Nr. 16/982. Washington 1939.)  
En Grund med  $6,8$  m Vand er fundet paa c.  $43^{\circ} 44' S.$   $73^{\circ} 30' W.,$   $0,69$  Sm  $96^{\circ}$  fra *Queitao Islands* Fyr.
1449. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Ano Nuevo Island. Fyr forandres.  
(N. t. M. Nr. 15/926. Washington 1939.)  
Omkring den 1. Juni d. A. forandres *Ano Nuevo Island* Fyr paa  $37^{\circ} 06' (30'') N.$   $122^{\circ} 20' (12'') W.$  fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $1^m,$  Blink  $2^s,$  Mørke  $2^s,$  Blink  $2^s,$  Mørke  $2^s,$  Blink  $2^s,$  Mørke  $50^s.$  Samtidig forøges Lysevnen betydeligt.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1450. Spanien S.-Kyst. Almeria. Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 8/184. San Fernando 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Adra* c.  $36^{\circ} 44',7 N.$   $3^{\circ} 01',9 W.$  *Roquetas* c.  $36^{\circ} 44',9 N.$   $2^{\circ} 36',3 W.$  *Puerto de Almeria* c.  $36^{\circ} 49',6 N.$   $2^{\circ} 27',9 W.$  *Mesa de Roldan* c.  $36^{\circ} 56',3 N.$   $1^{\circ} 54',3 W.$  *Garrucha* c.  $37^{\circ} 10',2 N.$   $1^{\circ} 49',2 W.$
1451. Spanien S.-Kyst. Almeria. Oplysning om Anduvningen.  
(A. a. l. N. Nr. 8/186. San Fernando 1939.)  
Anduvningen til *Puerto de Almeria* mellem Linierne *Almeria* Havnefyr paa Yderenden af W.-lige Bølgebryder overet med henholdsvis *Cabo Gota* og med *Punta Sabinal* Fyr frembyder ingen Farer for Sejladsen.  
c.  $36^{\circ} 49',6 N.$   $2^{\circ} 27',9 W.$
1452. Spanien S.Kyst. Fyr slukket.  
(A. a. l. N. Nr. 8/185. San Fernando 1939.)  
Nedennævnte Fyr er slukket og under Reparation:  
*Calahonda o Carchuna* c.  $36^{\circ} 41',6 N.$   $3^{\circ} 25',2 W.$  *Punta Sabinal* c.  $36^{\circ} 40',8 N.$   $2^{\circ} 41',0 W.$
1453. Spanien E.-Kyst. Cabo Palos-Denia. Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 8/188. San Fernando 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Cabo Palos* c.  $37^{\circ} 38' N.$   $0^{\circ} 41' W.$  *Hormiga Grande* c.  $37^{\circ} 39' N.$   $0^{\circ} 39' W.$  *El Estacio* c.  $37^{\circ} 45' N.$   $0^{\circ} 43' W.$  *Torreveja* c.  $37^{\circ} 58' N.$   $0^{\circ} 41' W.$  *Isla Plana o Tabarca* c.  $38^{\circ} 10' N.$   $0^{\circ} 28' W.$  *Bajo de La Nao o de La Llosa* c.  $38^{\circ} 09' N.$   $0^{\circ} 26' W.$  *Puerto de Santa Pola* c.  $38^{\circ} 11' N.$   $0^{\circ} 33' W.$  *Puerto de Alicante* c.  $38^{\circ} 20' N.$   $0^{\circ} 29' W.$  *Villajoyosa* c.  $38^{\circ} 30' N.$   $0^{\circ} 14' W.$  *Altea* c.  $38^{\circ} 34' N.$   $0^{\circ} 03' W.$  *Puerto de Denia* c.  $38^{\circ} 51' N.$   $0^{\circ} 07' E.$
1454. Baleariske Øer. Ibiza og Formentera. Fyr atter tændt. Lystønde udlagt.  
(A. a. l. N. Nr. 8/204. San Fernando 1939.)  
1. Alle Fyrene paa *Ibiza* og *Formentera* er tændt og i Orden.  
*Vedrá.* c.  $38^{\circ} 52' N.$   $1^{\circ} 11' E.$   
2. En sortmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt 450 m S. for *Islote Botafoch* Fyr som er beliggende paa  $38^{\circ} 54' 10'' N.$   $1^{\circ} 27' 13'' E.$  Tønden skal ved Indsejlingen til Reden holdes om Styrbord. Det er forbudt at passere mellem Lystønden og Fyret.

1455. **Sicilien N.-Kyst. Capo Milazzo Fyr forandret.**  
 (A. a. N. Nr. 16/12. Genua 1939.)  
*Capo Milazzo Fyr* paa c. 38° 16' N. 15° 14' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 7<sup>s</sup>.; Blink 0,2<sup>s</sup>.; Mørke 6,8<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm.  
 Synsvidden vil senere blive forøget til 21 Sm.
1456. **Italien. Adriaterhavet. Isole Tremiti. Cretaccio Grund afmærket.**  
 (A. a. N. Nr. 17/1. Genua 1939.)  
 En sort og hvid, vandret stribet Spidstønde med Ballon er udlagt tæt N. for *Cretaccio Grund* paa c. 42° 07',5 N. 15° 30',0 E., 510 m 317° fra Semaforen paa *Isola S. Nicola*.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1457. (T). **Danmark. Radiofyr's Klartvejr'sudsendelser indstilles midlertidigt.**  
 Inden for Tidsrummet 8. Maj til Midten af Juni d. A. vil der, paa Grund af Afholdelse af nogle Forsøg, ikke blive udsendt Klartvejr'ssignaler fra *Hanstholm, Middelfrunds Fort, Drogden og Stevns Radiofyr*.  
 Radiofyrenes Udsendelser under Taage er uforandret.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
 Korta eller Bogs Nr. *England:*  
 T Supplement No. 2 to China Sea Pilot, Vol. II.  
*Finland:*  
 R 46 Raahe—Marjaniemi.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1458. **Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib genudlagt.**  
 (Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
 Fyrskibet *Norströmsgrund* paa c. 65° 08' N. 22° 20' E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 52/3700 1938.)

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

1459. **Danmark. Sundet. Flinterenden. Opmaalingsvagere udlægges ikke foreløbigt.**  
 E. f. S. Nr. 16/1167 1939 annulleres, idet de deri omtalte Opmaalingsvagere indtil videre ikke vil blive udlagt.
1460. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. E.-lige Indløb til Bøgestrømmen. Stenhage S. Sømærke i Uorden.**  
 Den røde Spidstønde *Stenhage S.* paa 55° 07' (27") N. 12° 15' (06") E. ved det E.-lige Indløb til *Bøgestrømmen* gravede Rende er i Uorden og antagelig sunket. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.
1461. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. Tolkebarren. Sømærke forsvundet.**  
 Den 3die hvide Stumpstønde regnet S. fra i den gravede Rende over *Tolkebarren* paa 54° 51' (18") N. 12° 13' (10") E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

**1462. Danmark. Store-Bælt. Smørstakke Løb. Sømærker flyttet.**

1. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Smørstakken S.*, paa  $55^{\circ} 08' (19'') N.$   $10^{\circ} 53' (24'') E.$ , ved S.-Enden af Hagen paa N.-Siden af Løbet, er flyttet til en Plads E. for den SE.-lige Hage af *Smørstakken* i c. 6 m Vand paa  $55^{\circ} 08' (26'') N.$   $10^{\circ} 53' (37'') E.$

2. Lystønden *Smørstakken* paa  $55^{\circ} 08' (25'') N.$   $10^{\circ} 53' (41'') E.$  er flyttet til en ny Plads c. 300 m S. for det i (1) nævnte Sømærkes nye Plads.

(E. f. S. Nr. 15/1089 1939. Kort Nr. 143, 142, 140, 126 og 180. Danske Lods, Side 324. Fyr-Fort. Nr. 393. Søm.-Fort., Side 48, Nr. 6 og 7.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1463. Danmark. Limfjorden. Sallingsund. Prøveboringer afsluttet.**

E. f. S. Nr. 5/342 1939 annulleres, idet de deri nævnte Prøveboringer er afsluttet.

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1464. (T). Skotland. Forth Floden. Hen and Chickens Lys- og Klokketønde ombyttes.**

(N. t. M. Nr. 958. London 1939.)

Omkring den 16. Maj d. A. vil Lys- og Klokketønden *Hen and Chickens* paa c.  $56^{\circ} 03' N.$   $3^{\circ} 38' W.$  for c. 14 Dage midlertidig blive ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.****1465. (T). England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bar Fyrskib ombyttes.**

(N. t. M. Nr. 970. London 1939.)

Omkring den 17. Maj d. A. ombyttes *Bar Fyrskib* paa c.  $53^{\circ} 32' N.$   $3^{\circ} 20' W.$  for c. 1 Maaned midlertidigt med et Reservefyrskib, der viser samme Fyrkarakter og afgiver samme Taagesignal. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal eller Radiofyr.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

MED

# Brown



## GYRO KOMPAS

OG  
AUTOMATISK  
STYRING

OPNAAS

### NØJAGTIGHED

### SIKKERHED

### BESPARELSE

AGENTER FOR DANMARK:  
**IVER C. WEILBACH & CO.**  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

# O

wners' &

# C

aptains' 

# C

ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

## ANKERSPIL LOSSESPIL STYREMASKINER

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





### Medlemsliste

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.«.  
 Det Forenede Bugserelskab, A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hettland«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 J. Lauritzen.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

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

**KAAS & SØRENSEN** Skibsklarering  
 INDEHAVER Kommission  
**G. E. OLSEN**  
 Bunkerkul **HELSINGØR**  
 Kul, Koks, Brænde Havnegade og  
 Briketter nordre Havnearm  
 Telf. 39 og 1139 · Prival 575  
 Benyt min „Pratt“ Benzintank via & via Posthuset

DAMPKIBSSELSKABET  
**PACIFIC**  
 AMALIEGADE 33  
 Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“  
**L. R. SCHMITH**  
 Korresponderende Reder

REDERI OG HANDELSSELSKABET  
**MONTANA** A/S  
 IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER  
 KØBENHAVN K Telegramadr.:  
 Telefon: 9246 MONTANAKUL

Det forenede Dampskibs-Selskab  
 AKTIESELSKAB  
 Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

### FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem  
 KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
 Brasilien — Nordafrika — Italien —  
 Spanien — Portugal — Frankrig —  
 Belgien — Tyskland — Storbritanien —  
 Island — Norge — Sverige — Danzig —  
 Lolland — Lithauen — Lolland —





# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 20

TORS DAG 19. MAJ 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DANSK KRIGS-SØFORSIKRING

I følge Lov om Forsikring af Varer og Fragt mod Krigsfare til Søs, som blev vedtaget af Rigsdagen den 4. Maj samtidig med Vedtagelsen af Lov om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare, var det en Forudsætning, at det ved førstnævnte Lov oprettede Institut: »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« skulde træde i Virksomhed straks, medens »Krigsforsikringen af danske Skibe« først skulde træde i Virksomhed, naar der efter Indstilling af Dansk Dampskibsrederiforening udstedtes en kgl. Anordning herom.

Den 12. Maj er Forsikringsinstituttet »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« traadt i Virksomhed.

Bestyrelsen bestaar af 8 Medlemmer, hvoraf 4 er udnævnt af Staten, nemlig Formanden, Professor, Dr. jur. Kristian Sindballe, Næstformanden, Departementschef i Handelsministeriet H. Jespersen, Departementschef i Finansministeriet K. H. Kofoed og Direktør i Industriraadet G. E. Hartz. Søforsikringsselskabernes Repræsentanter er Direktør K. K. Petersen, Den Kjøbenhavnske Søassuranceforening, og Direktør Ingolf Witzke, Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia«. De Bank- og Handelskredse, som har tegnet Garantikapital i Institutet, repræsenteres af Nationalbankdirektør Ove Jepsen og Generalkonsul Bjarne Nielsen.

Instituttets Direktør er Direktør Svend Bramsen, og dets Kontor er Bredgade 32.

Iøvrigt organiseres Tegningen af Krigsforsikringer saaledes, at Søforsikringsselskaberne virker som Agenter for »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer«.

En Kunde, der ønsker Krigsforsikring, skal altsaa henvende sig til Forsikringsselskabet, der er bemyndiget til at tegne Forsikringer for Institutet samt til at udstede Policer for dette. Den Dækning mod Krigsfare m. v., som herefter ydes, sker paa Institutets Betingelser og til de af dette fastsatte Præmier.

Det kan tilføjes, at den første Præmiatarif er vedtaget, og den ligger paa Linie med den, som de private Søforsikringsselskaber har fulgt i de sidste Dage.

Endelig kan meddeles, at Bestyrelsen for det andet Forsikringsinstitut: »Krigsforsikringen for danske Skibe« faar følgende Sammensætning. Den bestaar af 10 Medlemmer, hvoraf Statens Repræsentanter er: Formanden, Professor, Dr. jur. Kr. Sindballe, Departementscheferne H. Jespersen og K. H. Kofoed samt Nationalbankdirektør Ove Jepsen.

Søforsikringsselskabernes Repræsentanter er Direktør Max Nielsen, »Baltica«, og Direktør K. K. Petersen, Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening. Skibsfartens fire Repræsentanter er Direktør L. O. Normann, D. F. D. S., Direktør Hakon Christiansen, Ø. K., Skibsreder E. Hahn-Petersen og Direktør i Dansk Dampskibsrederiforening E. Mægaard.

Direktør Svend Bramsen er ligeledes udpeget til at være Direktør for dette Institut.

### SUBSIDIERNE

Chefen for den engelske Court Line, Philip Haldin, der i sin Tid fremsatte den saakaldte Haldin-Plan, advarede paa Selskabets nylig afholdte Generalforsamling mod at nære Foraabninger om, at Subsidiernes vil komme til at betyde forøget Udbytte til Aktionærerne. Det eneste, som kan hjælpe Skibsfarten, sagde Taleren, er Tilbagevenden til en sund og normal Sam-

handel. Den vældige Mængde af Ordre paa ny Tonnage, som siden Bekendtgørelsen om Regeringens Subsidiplan er strømmet ind til Værfterne, betyder, at Subsidierne maa deles ud paa saa mange Hænder, at Byggeomkostningerne bliver høje. Taleren udtalte ligeledes, at det eneste Middel for den britiske Kulindustri til at kunne konkurrere med Olien som Brændselmateriale til Søs er, at sænke Kulpriserne.

Der finder i øvrigt for Tiden Forhandlinger Sted mellem de britiske Redere og Staten angaaende Subsidiernes Udbetaling. Før var det Reglen, at Subsidierne blev betalt efter Kriseskalaen, naar Tallet var under 92. Indexet bygger paa 1929 som 100. Man peger i denne Forbindelse paa, at Redernes Driftsomkostninger er ca. 15 pCt. højere end i 1929 og at man derfor ikke bør begynde paa 92. Rederne kræver ogsaa at faa Klarhed over, hvornaar Subsidierne skal begynde.

### FRAGTRATETALLET

Det danske Fragtratetal for April, der foreligger nu, er beregnet til 122, hvilket er et Point lavere end for Marts og det laveste Tal i Løbet af det sidste Aar. Udviklingen har været:

Aaret	1935	100
Marts	1938	126
April	—	125
Maj	—	123
Juni	—	123
Juli	—	123
August	—	125
September	—	128
Oktober	—	128
November	—	127
December	—	127
Januar	1939	125
Februar	—	123
Marts	—	123
April	—	122

Naar Tallet trods Bedringen henimod Maanedens Slutning er lavere, maa dette blandt andet skyldes, at de nedsatte Minimumsreter fra La Plata har indvirket paa Beregningen. For den tilsvarende Maaned sidste Aar var Tallet 125, men faldt derefter til 123, der holdt sig hele Forsommeren. April-Tallet ligger 22 Points over Gennemsnittet for 1935.

### NORDISK SKIBSREDERFORENING 50 ARRS JUBILÆUM

Nordisk Skibsrederforening afholdt Fredag sin 50. Generalforsamling, og den fejredes med en Banket om Aftenen. Det var en stor og repræsentativ Forsamling fra Sverige, Danmark og Norge, som Formanden, Skibsreder *Lauritz Kloster*, kunde byde velkommen, da han aabnede Forhandlingerne.

Paa et Bord midt i Salen var udstillet en Række pragtfulde Gaver, som Nordisk Skibsrederforening har modtaget i Anledning af Jubilæet, bl. a. et Sølvcigarskrin fra Dansk Dampskibsrederiforening og et stort Sølvkrus fra Danske Rederes Retsværn, prydet med den norske Løve.

Skibsreder Kloster meddelte, at han ønskede at fra-træde som Formand, og til ny Formand valgtes Konsul *Ole R. Toresen*, Oslo.

Skibsreder Kloster skildrede iøvrigt Foreningens Udvikling frem til dens nuværende grundmurede Stilling med en anmeldt Tonnage af over 4 Millioner og et Reservefond paa 1.200.000 Kroner.

Skibsreder, tidligere Statsminister *Joh. Ludv. Mo-winckel* fremhævede, at Foreningen var et Bevis paa Sammenholdets Betydning. »For mig, som interesserer mig saa meget for det nordiske Samarbejde,« sagde han, »er det en Sorg, at Danskerne er gaaet ud af Foreningen. Men det har glædet mig at se, at Samarbejdet med Danmark gaar godt alligevel. Noget af det bitreste, vi oplever nu, er Rettens Undertrykkelse og Undertrykkelsen af den frie Handel. Skibene, som besejler alle Have under Nordens Flag, er de bedste Forkæmpere for Frihedens Sag.«

Generalkonsul *Axel Ax:son Johnson*, der er Formand i Foreningens svenske Afdeling, udtalte: Vi Skibsredere ved, hvad Præmier er. Hvilke Præmier vilde vi ikke betale, om vi var sikre paa fortsat Fred. Nordisk Skibsrederforening er i Dag Verdens mest fremragende Institution paa sit Omraade. Vi Svenske henvender os altid med fuld Tillid til den. Dette maa først og fremmest tilskrives Lederne. I Anledning af 50 Aars Jubilæet vil jeg gerne have Lov til at overrække Foreningen et Beløb paa 100.000 Kr., et Beløb der skal udgøre Grundvolden i et Fond, hvis Renter skal anvendes til Støtte for norske og svenske Jurister, som ønsker gennem Studier i Udlandet at skaffe sig Uddannelse i international Søret. Som en Hyldelse til Direktør *Johs. Jantzen*, under hvis energiske Ledelse Foreningen har kunnet arbejde sig frem til sin nuværende internationale fremskudte Stilling, anmoder jeg om, at Fonden maa bære hans Navn: Det er endvidere mit Ønske, at Fonden skal forvaltes af Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse, til hvem det overdrages at udarbejde Statuter for Fondens Forvaltning og for Uddelingen af Legaterne.

Senere talte fra dansk Side Formanden for Dansk Dampskibsrederforening, *Skibsreder H. A. Hansen* og Konsul *Chr. Andresen*, og den smukke, harmoniske Fest gav et godt Billede af Samarbejdet i Norden.

## SALG AF BRITISKE SKIBE TIL UDLANDET

Spørgsmaalet om Salg af britiske Skibe til Udlandet har atter været Genstand for en Række Interpellationer i Underhuset. I Besvarelse meddelte Præsidenten for The Board of Trade, at Regeringen agtede saasnart som muligt at indbringe et Lovforslag, ifølge hvilket det, under Strafansvar, paalagdes Skibsejere, der ønskede at udrangere eller sælge Skibe til Udlandet, først at tilbyde disse til Regeringen i Forbindelse med Planen om Dannelsen af en Tonnagerreserve.

Ministeren gentog i denne Forbindelse, at Parlamentet vilde blive anmodet om at give Board of Trade den videst mulige Beføjelse til at behandle Andragender om Regeringsstøtte til Skibsbygning, idet han lovede at holde et nøjagtigt Register over de Salg af Skibe, der maatte finde Sted til Udlandet og de i Forbindelse hermed værende Omstændigheder.

## BLINDE PASSAGERER

Direktør *O. A. Nordborg*, den kendte svenske Skibsfartsmand, har i Svensk Forening for international Søret holdt et interessant Foredrag om blinde Passagerer, hvori bl. a. følgende Udtalelser forekommer:

I Efterkrigstidsaarene er de blinde Passagerer blevet en saadan Plage for den internationale Handelskibsfart, at der maa gøres noget for at dæmpe op mod den. Tidligere var det hovedsagelig Eventyrlysten eller Frygt for at blive anholdt for Svig, der drev Folk til at blive blinde Passagerer. Der laa et vist romantisk Skær over at snige sig om Bord paa et Skib, man maaske ikke engang vidste hvor sejlede hen. Der blev heller ikke Vanskeligheder, naar man naaede Havn.

Helt anderledes nu. Efter Revolutionen i Rusland

søgte Masser af Flygtninge ind i andre Lande, og siden da kan man sige har der været en stadig Flugt over Grænserne, især fra saa at sige hele Central-europa. Gennemgaaende er det jo politiske Elementer, der er søgt bort, og det er hovedsagelig den Slags Mennesker, der nu er blevet Passagerer, ulykkelige, jagede Individuer, der intet Hjem har mere. De eventyrlystne er kun faa.

Med Hensyn til svenske Skibe synes de fleste blinde Passagerer at komme om Bord i de baltiske, finske og Orienthavne, men selv i Australien, Sydamerika og andre Lande sniger de sig om Bord.

Som Følge af den i de fleste Lande nu gældende Lovbestemmelse, som forbyder Kaptajnen at ilandsætte Personer, som mangler tilbørlige Legitimationspapirer, kan Skibet tvinges til igennem længere Tid at maatte beholde de blinde Passagerer om Bord. men hvis de — hvad ofte er Tilfældet — er statsløse er ogsaa denne Udvej lukket.

Naar de blinde Passagerer i særlig Grad søger svenske Skibe, er det af den simple Grund, at der ikke i den svenske Straffelov findes nogen Bestemmelse, efter hvilke man kan skride ind mod den, der uretmæssigt sniger sig om Bord paa et svensk Skib og foretager Rejsen fra en — fjern — udenlandsk Havn hjem til Sverige. Der vil nu utvivlsomt paa dette Punkt blive udarbejdet lignende skarpe Bestemmelser for Sverige som for andre Lande. Men det hjælper ikke paa selve Problemet, der tilsyneladende er uløseligt.

## KULSTREJKEN I U. S. A.

Konjunkturerne i U. S. A., der i højere Grad har været præget af de indre økonomiske Vilkaar end af Oprustning eller de internationale Forhold, har i Foraaret vist en paafaldende Stagnation. Stigningen i Federal Reserve Board's samlede Produktionsindeks ophørte allerede i December, efter at Produktionsindekset var bragt op fra 75 i Maj 1938 til 103. Men da Haabet om fornyet Stigning i Foraarsmaanederne glippede, idet Indekset da faldt til 98, kunde man ikke give de internationale Forhold Skylden, idet hverken Vareomsætningen med Udlandet eller Kapitalbevægelsen fra Europa til U. S. A. kunde give Anledning til mindsket Aktivitet i U. S. A.

Det lysner imidlertid nu noget, idet den Kulstrejke, der havde grebet saa stærkt om sig siden 1. April, og som har foraarsaget den store Nødgang i de amerikanske Staalværkers Produktion og dermed følgende Indskrænkning for en Række andre Industrigrene, nu menes bilagt, selv om der vil gaa nogen Tid, inden man sporer Virkningerne heraf.

## DE NYE BROPROJEKTER

Udvalget, der er nedsat af Svendborg Amsraad, Svendborg Byraad og Rudkøbing Byraad for at forberede Spørgsmaalet om en Broforbindelse fra Svendborg over Taasinge til Langeland, har holdt Møde i Svendborg og vedtog et Protokollat, hvori det bl. a. hedder:

Man erklærer sig indforstaaet med, at Amsraadets Vejudvalg indstiller til Amsraadet, at Sagen søges fremmet i Overensstemmelse med den af Professor Engelund udarbejdede Plan, idet der tages Hensyn til en Række Forhold, bl. a. følgende: Svendborgsund-Broen udføres som Jernbeton-Buebro, Siøund-Broen udføres som Buebro i Jernbeton, Rudkøbing-Broen udføres som Højbro, medmindre der fra Rudkøbing Byraad fremsættes specielt Krav om en Lavbro, hvilket da maa lages under nærmere Overvejelse. Brovejene i Svendborg og Rudkøbing udføres for Amsraadets Regning.

Med Hensyn til den fremtidige Trafikordning paa Langeland var der Enighed om, at man skulde søge Driften af Rutebiler og Langelandsbanen (saa længe



kludere ogsaa Farten i sydlige Farvande, hvor Japans Stilling indtil Kinas Incidentet var ret svag. Et betydeligt Antal Skibsfartslinier opererer mellem Japan og Havne i Fransk Indo-Kina, Philipinerne, Nederlandsk Ostindien, Britisk Malaya, Siam og andetsteds, og alle disse Linier anløber japanske Havne. Tonnagen af fremmede Skibe, der anløber de nævnte sydlige Lande, androg, naar Malaya undtages, 37 Mill. Tons i Aaret 1937 og den japanske Andel heraf 2.5 Mill. Tons eller mindre end 7 pCt.

Med det Formaal for Øje at forbedre Landets internationale Betalingsbalance har man bestræbt sig for at reducere Antallet af udenlandske chartrede Skibe. Ved Slutning af Aaret androg den chartrede Tonnage ifølge den officielle japanske Statistik ca. 900,000 Tons, hvoraf 466,000 Tons britisk, 302,000 Tons norsk, 47,000 Tons kinesisk, 24,000 Tons græsk, 35,000 Tons svensk og 30,000 Tons dansk.

Chartraterne stillede sig som følger ved Udgangen af November 1938:

	Højest	Lavest
Skibe 1000 Tons .....	17	13.50
» 3000 » .....	9	8.50
» 5000 » .....	7	7
» 8000 » .....	5.80	5.80

(Skibe 1000 Tons i December 1938: højest 14, lavest 8).

Japans Skibsfartspolitik har i væsentlig Grad støttet Verdensskibsfarten under den herskende Depression, men en Ændring i dette Forhold synes sandsynlig. Der er Tegn til, at de militære Operationer i Kina i Fremtiden vil blive af ringere Omfang end hidtil, og Regeringen har i den senere Tid frigivet Skibe anvendt til militære Trans-

porter. Følgen heraf har været, at en nedadgaende Tendens kan spores i det nære Skibsfartsmarked. Da Fragtraterne her imidlertid stadig er højere end i Udlandet, er Skibsejerne tilbøjelige til at tage deres Skibe ud af den nære Drift og igen indsætte dem i den oversøiske Fart. Dette Forhold, der indvirker uheldigt paa usynlige Indtægter i fremmed Valuta, har vakt Regeringens Betænkelighed og er en af Aarsagerne til den planlagte øgede Statskontrol.

Betragter man Tallene for Skibsfarten paa de enkelte vigtigste japanske Havne, ser man, at Osaka nu er ledende med Hensyn til Værdien af Eksporthandelen og Yokohama den vigtigste Importhavn. Eksporthandelen over Osaka i 1938 androg 795 Mill. Yen, hvilket er 50 Mill. Yen mindre end i 1937, der var et Rekordaar, medens Faldet i Kobes Eksport androg 333.5 Mill. Yen, idet Værdien sank til 774 Mill. Yen imod 1107.5 Mill. i 1937. Værdien af Yokohamas Eksport faldt til 681 Mill. Yen fra 800 Mill. Yen. Værdien af Importen fordelt paa de tre Havne stiller sig som følger: Yokohama 878 Mill. Yen, Kobe 706 Mill. Yen og Osaka 518 Mill. Yen. Meji's samlede Eksport- og Importhandel beløb sig til godt 300 Mill. Yen og Nagoya's til 150 Mill. Yen.

Antallet og Tonnagen af danske Skibe, der blev udklareret af japanske Havne stiller sig som følger:

1936		1937		1938	
No.	Tons	No.	Tons	No.	Tons
146	554,084	196	732,501	210	740,637

Tonnagen er saaledes steget med ca. 8,000 Tons i Sammenligning med 1937 og er siden 1930 blevet fordoblet.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### New Stevedoring Tariff of the Port of Riga

A new Stevedoring tariff of the port of Riga was enforced on May 1, 1939. There are but few supplements in comparison with the old tariff of last year. These supplements refer to §§ 24 and 28 of the loading section and to §§ 25 and 26 of the discharging section. The addition for loading timber from water in winter months has been increased to 70 per cent. The last paragraph provides that for loading vessels at Riga Bay prices are charged as in the port of Riga from shore.

#### I. Loading.

	Lats per unit
1. Deals and battens, and ends:	
from lighters .....	3.45 per std.
from shore .....	3.95 » »
2. Boards and ends, bundled boards above 5 feet:	
from lighters .....	4.30 » »
from shore .....	4.80 » »
3. Boxboards, plasterers' laths and bundled boards under 5 feet:	
from lighters .....	5.— » »
from shore .....	5.50 » »
4. Planed boards:	
from lighters .....	5.70 » »
from shore .....	6.20 » »
5. Unedged D. B. B.:	
from lighters .....	4.50 » »
from shore .....	5.— » »
6. Pilprops usual, 1 meter and longer:	
from lighters .....	2.75 per fathom of 216 cbf.
from shore and frames ..	3.25 » » » » »
7. Ricker tops 3'—7'.	
from lighters .....	3.50 per std.
from shore .....	4.— » »
8. Ricker:	
from lighters .....	4.40 per Gothenburg std.
from shore .....	4.90 » » »
9. Square timber:	
from water .....	1.25 per load of 50 cbf.
from shore .....	1.42 » » » » »
10. Sleepers under 9 feet:	
from water .....	0.82 » » » » »
from shore .....	0.99 » » » » »
If impossible to work with pithooks — the rate of D. B.	
11. Sleeper ends under 3 feet:	
from lighters .....	1.05 per load of 50 cbf.
from shore .....	1.22 » » » » »
12. Crossing sleepers 10'—17':	
from water .....	1.20 per load of 50 cbf.
from shore .....	1.37 » » » » »
13. Round oak, birch, asp and alder up to 10':	
from lighters .....	1.55 per load of 50 cbf.
from water .....	1.55 » » » » »
from shore .....	1.80 » » » » »

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

14. Round oak, birch, asp and alder above 10':	
from lighters .....	2.30 per load of 50 cbf.
from water .....	2.30 » » » » »
from shore .....	2.55 » » » » »
15. Butts and boatmasts:	
from water .....	2.10 per load of 50 cbf.
from shore .....	2.35 » » » » »
16. Kappbalks:	
from water .....	4.30 per tull
from shore .....	4.80 » »
17. Lathwood:	
from lighters .....	4.40 per fathom of 288 cbf.
from shore .....	4.90 » » » » »
18. Pulpwood, 1 meter and longer:	
from lighters .....	2.75 per fathom of 216 cbf.
from shore .....	3.25 » » » » »
19. Pitprops and pulpwood under 1 meter, firewood:	
from lighters .....	4.10 per fathoms of 216 cbf.
from shore .....	4.60 » » » » »
20. Telegraph poles:	
from Water .....	3.80 per std. of 100 cbf.
from shore .....	4.30 » » » » »
21. General goods .....	1.90 per ton
22. Cellulose .....	1.90 » »
23. Flax and hemp .....	1.90 » »
24. Tow, skins, wool, match splints, potatoes in crates, peatmoss and wood shavings in bales .....	2.05 »
25. Eggs, poultry, butter and meat .....	2.20 » »
26. Oil, pitch and turpentine ..	1.05 » »
27. Plywood, oak and aspen staves .....	1.95 » »
28. Scrap iron and bricks ..	1.50 » »
29. Furniture .....	3.40 » »
30. Oilcake .....	1.50 » »
31. Grain in bulk, trimming ..	0.47 »
32. Charcoal in bags .....	2.05 » »
33. Empty barrels .....	0.11 each
34. Automobiles and chassis ..	5.— »

(Fortsættes).

### Oplægningerne

viser i denne Uge en ny betydelig Nedgang. Mens Tallet i sidste Uge var 11 Skibe med 11,761 Brutto Tons, 15,426 Dødvægt, er det denne Uge paa 6 Skibe med 4514 Brutto Tons, 5087 Dødvægt.

### Københavns Havn

Københavns Havn blev i April Maaned anløbet af 1838 Skibe paa ialt 584,631 Netto Reg. Tons. Heraf kom 1043 Skibe og 180,254 Tons fra indenrigske Havne og 795 Skibe og 404,377 Tons fra udenrigske Havne.

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Tonen paa Fragtmarkedet har været en Smule svægere i den forløbne Uge. Dette skyldes hovedsagelig en Tilbagegang i Korntransporterne, idet det synes som om Befragterne nu har dækket deres mest paa-trængende Behov.

River Plate Markedet var ikke nær saa aktivt som i den forløbne Uge, og Antallet af afsluttede Baade oversteg næppe 15. Rateniveauet paa virkede naturligvis af det ringere Behov, og Befragterne fik Juni Tonnage til 21/- à 21/6d., hvilket jo er væsentlig lavere end i forrige Uge. Juli og August Tonnage er derimod bedre efterspurgt, og Juli Skib sluttedes til 21/9d.

De andre Kornmarkeder viste jævn Aktivitet. Fra Australien sluttedes Skibe, saavel til U.K. som til Østen. I Ugens Begyndelse noteredes der en lille Præmie, men senere lykkedes det Befragterne at faa Tonnage til Minimalraten. Fra Sydamerika var der en Overgang stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Majs til U.K., og enkelte Skibe sluttedes til den ret tilfredsstillende Rate af 20/-. Fra Golfen sluttedes et Par Baade til U.K.Cont. paa Basis af Minimalraten. Northern range og St. Lawrence var rolige. Fra Vancouver sluttedes 9000 Tonner til 24/6d. til U.K., og fra Portland/Seattle range indikeredes 26/6d. for Juni Tonnage Basis U.K.

Ogsaa for største Delen af de andre oversøiske Markeders Vedkommende var Tendensen rolig. Scrap fra U.S.Atlantic betalte ganske vist den væsentlig højere Rate af 22/6d. for et dansk Dieselskib til Japan, hvilket kan gentages. Derimod er Raterne for Scrapjern til Europa faldende. U.S.Atlantic/U.K. indikerer i Dag ikke over 18/6d. Til Vestitalien sluttedes Scrap til \$6.-.

Fra Cuba/San Domingo til U.K.Cont. er der stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker, men ogsaa for dette Markeds vedkommende synes Ratenoteringerne at være for nedadgaende. For stor Tonnage ligger Raten næppe over 19/- fra Cuba til p.p. U.K.Cont.

Fra Pacifickysten noteres Scrapjern til Japan til

\$4.25, hvilket ogsaa er en Tilbagegang. Fra Vancouver er sidst sluttet Juni Tonnage til 27/- til U.K. paa sædvanlige f.i.o. Betingelser. Iøvrigt sluttedes en 500.000 cbft. hale Baad for Lumber fra Pacifickysten til Sydafrika til £13.500.- f.i.o.

Østens Markeder er stadig meget rolige. Soyabønner sluttedes til 26/6d., hvilket kan gentages. Fra Saigon viser Afskiberne kun begrænset Interesse for Tonnage. Raterne ligger nominelt omkring 27/-. Fra Java søges Tonnage for Sukker til Holland til 26/-.

De indiske Markeder var i Ugens Begyndelse meget faste. Fra Madraskysten betaltes gentagne Gange 30/- for Linsæd/Kærner til sædvanlige U.K.Cont. Destinationer. Senere sløjede dette Marked imidlertid ogsaa noget af, og det synes som om Befragterne i Øjeblikket er uvillige til at operere, medmindre de kan faa Tonnage til omkring 29/- à 29/6d. med de sædvanlige 2/6d. mindre for Karachi Lastning. For Erts fra Karachi til U.S.N.H. indikeres nu kun 26/-.

Paa de europæiske Markeder har Forandringerne ikke været store. Trælastraterne er uforandrede, og det samme gælder Kulraterne fra Østkysten til Danmark/Østersøen. Wales/Port Said betalte 9/3d. for 7000 Tonner og Wales/Vestitalien betalte 7/9d. for 5000 Tonner.

De forskellige Erts-, Fosfat- o.s.v. Forretninger fra Middelhavet har været noget livligere, og de betalte Rater har været en Kende bedre.

Paa Timechartermarkedet er der stadig god Efterspørgsel efter moderne Dieseltonnage. Skandinavisk ca. 8300 Tons ca. 13 Mils Dieselbaad sluttedes for 9/12 Maaneder til 6/3d. Levering Vestkyst U.S.A. En anden 13 Mils Baad sluttedes med Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. for 24 Maaneder til \$1.40.

I Vestindia Farten er Markedet meget roligt. Rateniveauet ligger omkring \$1.40 for 3000 Tonner. Den amerikanske Kulstrejke er iøvrigt nu forbi, og det er muligt, at dette vil have en stimulerende Indflydelse paa dette Marked, idet Operators utvivlsomt har haft Vanskelighed ved at skaffe Bunkers til de Baade, de allerede har paa Timecharter.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i April 1939

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringsstatistikkene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 4 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1938, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939 .....	5.515	8.927.446	5.118	8.549.019
1938 .....	5.223	8.591.096	4.732	7.667.977
Forskel .....	+292	+336.350	+386	+881.042

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939 .....	5.916	6.423.501	4.043	6.893.351
1938 .....	6.046	6.565.816	3.841	6.379.960
Forskel .....	÷130	÷142.315	+202	+513.391

I Tidsrummet Januar/April 1939 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 2.034.095 Tons og 1.655.668 Tons større end til Antwerpen

## Bureau Veritas

har udsendt sin Rapport for Marts 1939. Den viser, at der i den paa gældende Maaned af Registeret udgik:

**Dampere:** Amerikanske 5, Brasilianske 1, Britiske 8, Russiske 3, Franske 3, Finske 1, Græske 2, Japanske 3, Lettiske 1, Norske 4, Panama 1, Spanske 1, Jugoslaviske 1, ialt 34.

**Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor:** Amerikanske 3, Franske 2, Norske 2, Portugisiske 1, Siamesiske 1, ialt 9.

Aarsagen dertil var:

Dampere: Vrag 3, kolliderede 3, grundstødte 6, forlødte 5, savnet 2, ophugget 15, ialt 34.

Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: Vrag 1, kolliderede 2, grundstødte 2, forlødte 1, savnet 2, ophugget 1, ialt 9.

Endvidere Uheld: Dampere: strandet 66, kollideret 115, Brand 24, Læk 31, Stormskade 54, Kedel- og Maskinskade 95, ialt 385. Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: Strandet 15, kollideret 32, Brand 5, Læk 5, Stormskade 22, Motorskade 11, ialt 90. Sejlskibe: Brand 1.

## Kanal fra Højer til Tønder

Et Kanalprojekt fra Højer til Tønder er for Tiden under Debat. Kanalen kommer til at koste ca. 5 Mill. Kroner.

Den faar ved normal Flod en Dybde af 4 m paa Midten og en Bredde af 40 m, d. v. s. at den kan befares af Skibe paa op imod 1000 Tons. Det vil være nødvendigt at gøre Slusen i Havdiget ved Højer bredere og dobbelt saa dyb.

Kanalen gaar gennem Marsken uden at skære det forhaandenværende Afvandingsystem. Fylden lægges op paa begge Sider af Kanalen som Diger, og en Del af det anvendes til Opfyldning af Arealer syd for Tønder.

Havnen ved Tønder udgraves i den høje Jord. Den er beregnet at skulle være 450 m lang og 70 m bred, og dertil kommer saa et Svajebassin.

Samtidig med Kanalens Bygning er det rimeligt at anlægge en Kajstrækning ved Højer. Anlæg af en Fiskerihavn kunde synes det naturligste paa dette Sted, men det er vanskeligt at gennemføre, fordi der kun findes Brakvand ved Højer.

Hvis Kanalprojektet bliver for kostbart, kunde man

nøjes med et Havneanlæg ved Højer af samme Dimensioner som det ovenfor skitserede. Det vilde koste ca. 2½ Mill. Kr.

#### Landbrugets Eksportoverskud

Landbruget møder i Januar Kvartal med en usædvanlig flot Handelsbalance, idet Eksportoverskudet, takket være den gode Høst, er ikke mindre end 34 Mill. Kr. bedre end i samme Periode sidste Aar.

Den samlede Værdi af Danmarks Landbrugseksport er i Aar anslaaet til 275 Millioner Kr. mod ca. 262 Millioner Kr. i første Kvartal 1938. Da Raastof-Importen imidlertid kun er opgjort til ca. 58 Mill. Kr. mod 79 Mill. Kr. sidste Aar, fremkommer et saa anseeligt Eksportoverskud som ca. 217 Mill. Kr. mod i Fjor 183 Mill. Kr.

#### Dansk Kul-Ordre

En dansk Kulordre vækker i Øjeblikket Opmærksomhed paa det engelske Marked. Det drejer sig om 200.000 Tons Dampkul til De danske Statsbaner.

Danmarks samlede Kul-Indførsel har i Aarets første Kvartal udgjort 1.005.889 Tons, hvilket er 180.000 Tons mere end i samme Periode i Fjor. Det er i det væsentligste det engelske Marked, som har kunnet nyde godt af denne Stigning, idet den danske Merimport af engelske Kul i det nævnte Kvartal androg 145.000 Tons.

Det nævnte Kvantum Statsbane-Kul skal først leveres i Løbet af Sommermaanederne, hvilket skulde gøre Indkøbet lettere.

#### »Skagerak I«

Den nye Færge til Hirtshals—Kristiansand-Ruten, »Skagerak I«, der er bygget paa Aalborg Værft, vil blive indsat paa Ruten den 25. Maj efter en Prøvesejlads, til hvilken Selskabet har indbudt en Række danske og norske Gæster, deriblandt den danske og den norske Statsminister.

»Skagerak I« ventes efter Prøvesejladsen til Hirtshals ved 19-Tiden, og ved Midnattid finder den første Rejse paa Ruten Sted til Kristiansand. Saavel i Kristiansand som i Hirtshals er der i Anledning af det nye Skibs Indsættelse paa Ruten planlagt store Festsigheder.

#### Nyt fransk Skib i Stedet for »Paris«

Der har i den sidste Tid været ført talrige Forhandlinger om at bygge en ny Atlanterhavsliner i Stedet for den brændte »Paris«. Man har nu taget Beslutningen om at bygge en saadan Liner, men den bliver meget større end den brændte, idet det skal være et Søsterskib til »Normandie«.

Det vil dog ikke være muligt at paabegynde Bygningen af det nye Skib før om ca. et Aar, idet man vil ændre Tegningerne for »Normandie« noget, saa det bliver muligt at give det nye Skib en endnu større Fart.

Den nye Liner skal sandsynligvis bygges paa Penhoët Skibsværftet i Nantes; men dets største Byggebedding er for Øjeblikket optaget af Flyvemaskinemoderskibet »Marchal Joffre«.

Udgifterne til det nye Skib anslaaes til mellem 400 og 500 Mill. Francs.

#### »Alsia«s Brand

Om Bord paa Ø. K.s brandlidte Motorskib »Alsia« er indtruffet en kraftig Eksplosion, der aabenbart har givet Branden ny Næring. Der har ikke været nogen af Besætningen om Bord i »Alsia«, da Eksplosionen indtraf.

At Motorskibet, saaledes som Forholdene har udviklet sig, maa betragtes som absolut tabt, er givet. Der vil blive afholdt Søforhør om Sagen, og Lloyd vil derefter erklære Skibet for opgivet.

#### Canadisk Motorskib købt til Danmark

Dampskibsselskabet »Holland« (Skibsreder T. Basse), der fornylig solgte Damperen »Gudena« til Italien, har efter Forlydende nu købt et Motorskib, »Lillehorn«, hjemmehørende i Britisk Columbia. »Lillehorn«, der er bygget i 1922 i Wivenhoe i England, laster ca. 1500 Tons d.w. og maaler 936 Brutto og 504 Netto Tons. Prisen ligger omkring 6000 Pund Sterling (ca. 135.000 Kr.); Købet er betinget af en Besigtigelse af Skibet, der for Tiden ligger paa Østkysten af Amerika.

»Lillehorn«, der ejes af Atlantic Pteific Navigation Co., Ltd., i Vancouver, er en dobbeltskruet Singledecker. Skibet har tidligere heddet »Majong«.

#### Radiostationen ved Skagen

Skagens Byraad har nu vedtaget at stille Arealer til Raadighed for den nye Radiostation, der paatænkes opført ved Skagen til Støtte for Skibsfarten i de danske Farvande. Vedtagelsen skete med alle Stemmer mod 1. Værdien af de paagældende Omkostninger ved Opførelsen af den nye Radiostation er beregnet til 180.000 Kroner.

#### Norsk Sælfanger opbragt af Russerne

Sælfangerskibet »Majblomsten« er blevet opbragt af Russerne i Hvidehavet. Fartøjet er blevet taget den 1.

Maj, og det befandt sig da inden for Koncessionslinien. Rederiet hævder imidlertid, at den Fangst, Skuden havde inde, var taget tidligere i Sæsonen, og har anmodet om at faa Sagen afgjort ved Retten i Murmansk.

#### »Peder Wessel«

Larvik-Færgeren »Peter Wessel« skal, efter hvad forskellige jyske Blade meddeler, nu have faaet sine lidt brogede Forhold bragt saadan i Orden, at Skibet kan genindsættes paa sin Rute fra den 27. Maj. Ruten bliver den samme som i Fjor, nemlig Frederikshavn—Larvik—Fredrikstad.

Det oplyses samtidig, at der er truffet en Aftale om Samarbejde med Kristiansand—Hirtshals-Ruten, saadan at de to Linier holder samme Fragter, og at en Tur-Retur-Billet kan bruges til Udrejse paa den ene Rute og Hjemrejse paa den anden.



#### m.s. »Mauretania«

Den nye 34.000 Tons Rutedamper »Mauretania«, bygget af Messrs. Cammell, Laird & Company, Ltd., Birkenhead, er det andet Skib, der søsættes af det gigantiske Treklover, som sammen med »Queen Mary« og den endnu ufuldførte »Queen Elizabeth« vil danne Grundlaget for Cunard White Star Company's Nord-Atlanterhavs-Trafik.

Der er sørgt for rigelig Plads til dets 1300 Passagerer i 3 Klasser, som omfatter ikke mindre end 21 rummelige Saloner, af hvilke 5 er luftregulerede. Paa det store Promenadedæk er der en Række pragtfulde Saloner for »Cabin«-Passagererne, omfattende den store Hall til Dans og Biografforestillinger, og en rummelig Lounge. Paa Dækket nedenunder er der Svømmehal med Massageværelse og elektriske Bade. Alle Kabytterne har komfortable Senge og reguleret Ventilation.

Paa Turistklassen er der god og rigelig Plads med Salon, Rygesalon, Cocktail-Bar, Biograf, Børneværelse og Gymnastiksal, medens 3. Klasses Passagererne raader over 3 Dæk, som indeholder 2 Saloner, deres egen Biograf, Rygesalon og Legeplads for Børnene.

Det fremdrivende Maskineri er af mest moderne Type, idet det er en slaaende Illustration af de store Fremskridt, der er gjort i Ingeniørarbejdet ved Udviklingen af den gearede Turbine kombineret med Højtryks-Vandørskedler. De to Hoved-Gearhjul er de største, der nogensinde er konstrueret for en Rutedamper, og vejer 85 Tons hver, medens Tvilling-Skruerne vejer 25 Tons hver. Det fremdrivende Maskineri, Turbo-Generatorerne, som leverer Strømmen til Skibets elektriske Drift, Styregrejterne og Redningsbaads-Udstyret bliver alle smurt med Shell Olie.

Med sine 10 Dæk, to Skorstene, Terrasse-Bro og Overbygning og Krydser-Agterende, er det nye »Mauretania« et smukt og moderne udseende Skib, en værdig Efterfølger af sin store Navnebroder, og en velkommen Udvidelse af den britiske Handelsflaade.

#### 100 Aars Jubilæum

Det velkendte Firma Zerssen & Co., Rendsburg, fejrer 2. Juni sit 100 Aars Jubilæum, idet det da er 100 Aar siden Grundlæggeren Johann Chr. von Zerssen fik Borgerbrev. Virksomheden, der har Filialer i Kiel, Holtenau, Brunsbüttelkoog og flere Steder, begyndte beskedent her og har i Aarenes Løb arbejdet sig op til en anerkendt Position. Den nuværende Indehaver Thomas Entz repræsenterer 4de Generation, idet han er Søn af den tidligere Indehaver Paul Entz, der var Svigersøn af Thomas Hollesen, der var Forretningens Leder før ham, og som igen var Svigersøn af Grundlæggeren J. C. von Zerssen. Der er i Anledning af Jubilæet udsendt et smukt lille Skrift, der ikke mindst vil have Interesse her i Danmark, som Firmaet gennem Aarene i saa mange Henseender har slaaet i nær Forbindelse med, og Familien Zerssen har tidligere været knyttet til dansk Administration og Forretningsliv.



## Skibsfarten paa Antwerpen Havn

Antallet af ankomne Skibe til Antwerpen Havn i April Maaned d. A. androg 1040 paa 2106 Tusind Netto Moorsom Tons (N.M.T. = Netto Moorsom Tons ÷ 17,25 pCt.) mod 909 Skibe paa 1909 Tusind N.M.T. i samme Maaned i 1938.

Trafikken fra de nedennævnte Lande var som følger:

	April 1938		April 1939	
	Antal	1000 Skibe N. M. T.	Antal	1000 Skibe N. M. T.
Tyskland	174	529	195	545
Storbritannien	228	428	245	499
Frankrig	52	141	67	193
Norge	75	149	72	172
Holland	131	146	174	177
Belgien	46	87	47	98
Sverige	59	90	65	82
Danmark	43	59	61	101
Forenede Stater	13	56	12	52
Grækenland	14	38	12	31
Japan	5	34	8	50
Italien	12	42	16	44
Sovjet Rusland	8	17	4	8
Finland	14	15	23	28

## Krigsforsikringerne fra U.S.A.

Krigsforsikringsraterne for Fragten til Tyskland og Italien, som for nyligt kun var gældende efter særlig Aftale, er nu alter paa Standard Basis.

## Nyt Rederi

Der er i disse Dage startet et nyt Rederi i Svendborg, nemlig Rederiaktieselskabet »Britannia« med en Aktiekapital paa 100.000 Kr. Den Kreds af skibsfartsinteresserede Svendborgere, som har stiftet Rederiet, har først og fremmest haft til Formaal at bevare den 3-mastede Thuro-Skonnert »Falken« for den sydfynske Sejlskibsflaade, men foruden dette Skib, som er paa 380 Tons d.w., har man købt Skonnerten »Margina« paa 330 Tons fra Holland. Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, er korresponderende Reder for det nye Selskab.

## Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i April Maaned 1939

Hjemland	Antal	Anløb	R. T. N.
Danmark	350		72.156
Norge	8		14.513
Sverige	22		6.865
Finland	1		1.339
Lettland	2		3.492
Tyskland	24		3.951
England	7		10.619
Holland	9		3.513
Belgien	2		315
Grækenland	1		2.546
Tilsammen	426		119.309
Heraf Rutebart	154		56.159

## PERSONALIA

## Dødsfald

Kaptajn C. O. Arel paa D.F.D.S.s Sydamerikadamper »Nevada« er ifølge et hertil fra Skibet indløbet Radio-telegram afgaaet ved Døden.

Kapt. Arel havde i en halv Snes Dage været syg. Da Tilstanden forværredes, besluttede 1. Styrmand N. Lauritzen at faa telegrafisk Lægehjælp, men endnu inden man havde faaet Forbindelse, var Døden indtraadt.

Dampskibet »Nevada« befinder sig paa Udrejse fra Europa til Buenos Aires, og da det var umuligt i Tropeklimateet at føre Kisten med til Buenos Aires, maatte man lade Liget sænke i Havet Dagen efter Dødsfaldet.

»Nevada«s Maskine standsedes derfor, og Skibet laa stille, medens Begravelseshøjtideligheden fandt Sted i Overværelse af hele den 28 Mand store Besætning.

Kaptajn C. O. Arel, der var født i 1878 i Svaneke, var en meget dygtig og paapasselig Sømand, og han var megal afholdt baade af Kolleger og Overordnede. Siden 1901 havde han gjort Tjeneste i D.F.D.S. først som Styrmand og fra 1927 som Fører.

Flv. Skibsfører Boye-Hansen, Marstal, er død, 88 Aar gl. Boye-Hansen førte i en Aarrække Skonnerten »Ellen«, der sejlede Paketfart mellem Marstal og København.

## POSITIONSLISTE PR. 16. MAJ 1939

## A

s.s. Aalborg ank. Goole 14.5.  
s.s. Aarø, Bastrup, ank. St. John N.B. 10.5.  
s.s. Aase pass. Dungeness 1.5. p. R. t. Casablanca.  
m.s. Aase Mærsk afg. Bahrein Isl. 9.5.  
s.s. Absalon pass. Kap Finisterre 10.5.  
m.s. African Reefer afg. Champerico 8.5.  
m.s. Afrika, Broholm-Jensen, afg. Aden til Penang 12.5. udg.  
s.s. Agnete ank. Kbhvn.  
s.s. Agnete Mærsk ank. Aalborg 11.5.  
s.s. Alabama ank. Nakskov 10.5.  
s.s. Alfa afg. Algier 7.5.  
s.s. Alf ank. Kbhvn. 9.5.  
s.s. Algarve ank. Antwerpen 14.5.  
s.s. Algier afg. Oran 15.5. til Algier.  
m.s. Almena ank. Teneriffe 1.5. p. R. t. Las Palmas.  
s.s. Alssund, Hansen, ank. Perto de Manali, Cuba, 14.5.  
m.s. American Reefer afg. Le Havre 6.5.  
m.s. Amerika, Dahl, afg. Vancouver til San Francisco 16.5. hjg.  
m.s. Anna Mærsk afg. Yokohama 10.5.  
s.s. Anna pass. Dover 8.5.  
m.s. Annani, Skjoldam, afg. Aden for Suez 12.5. hjg.  
m.s. Anglo Mærsk afg. Rotterdam 27.4.  
m.s. Argentina afg. Kbhvn. 4.5. til River Plate.  
m.s. Arizona afg. Rio de Janeiro 12.5. til Bergen.  
s.s. Arnold Mærsk afg. Safi 12.5.  
m.s. Asbjørn, Bjark, pass. 49° N. 16° V. 10.5. p. R. t. Portland, Ore.  
m.s. Asia, Andersen, pass. Kap Deliverance p. R. t. Shanghai 11.5. udg.  
s.s. Aslaug afg. Dakar 3.5.  
m.s. Astoria, Nørregaard, afg. Siain Phi. Isl. 12.5.  
s.s. Astra afg. Newport News 7.5. til Summerside.  
s.s. Astrid, Madsen, afg. Norfolk 13.5. til Providence.  
m.s. Australian Reefer afg. Los Angeles 1.5.  
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Sydney 17.5. udg.  
s.s. Avance oplagt.

## B

s.s. Belgien ank. N. Waterweg 11.5. p. R. t. Piræus.  
m.s. Bente Mærsk afg. Aruba 28.4.  
s.s. Bergenshus afg. Kbhvn. 16.5. til Stettin.  
s.s. Bertha afg. Helsingør 9.5.  
s.s. Betta ank. Preston 9.5.  
s.s. Birgitte afg. Haifa 6.5. til London.  
s.s. Birgit, Vilsmark, afg. Zeebrugge 15.5.  
s.s. Birte, Rasmussen, ank. Philadelphia 14.5.

s.s. Bes pass. Helsingør 10.5.  
s.s. Betty Mærsk ank. Cardiff 11.5.  
s.s. Bogø, Nielsen, ank. Danzig 8.5.  
m.s. Bonita, Farup, afg. Norfolk 13.5.  
m.s. Boringia, Kolls, afg. Penang for Port Swettenham 16.5. udg.  
s.s. Bothal, Hansen, afg. Danzig 12.5. til Rotterdam.  
s.s. Brasilien afg. Oslo 16.5. til Göteborg.  
m.s. Brazilian Reefer afg. Dakar 6.5.  
m.s. Bornholm, Sørensen, ank. Montreal 14.4.  
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Bremen 12.5.  
s.s. Britta ank. Wolgast 9.5.  
s.s. Broholm ank. Alexandria 12.5.  
s.s. Brosund, Bundesen, ank. Puerta Caripito (Venezuela) 14.5.  
s.s. Brynhild ank. Nykøbing F. 16.5.

## C

m.s. California afg. San Lorenzo 11.5. til Santos.  
m.s. Canada, Knudsen, afg. Kingston til St. Thomas 15.5. hjg.  
m.s. Canadian Reefer pass. Cristobal 30.4.  
s.s. Carmen pass. Helsingør 8.5.  
m.s. Caroline Mærsk afg. Ostermoor 26.4.  
s.s. Charkow ank. Kbhvn. 15.5.  
s.s. Chastine Mærsk afg. Christobal 29.4.  
m.s. Chila, Larsen, pass. Kap Verde for Sydney 9.5. udg.  
m.s. Chilean Reefer pass. Gibrallar 9.5.  
s.s. Christiansborg afg. Matanzas 11.5.  
m.s. Chr. Holm afg. Boston 11.5. til Corpus Christi.  
s.s. Chr. J. Kampmann afg. Jacksonville 5.5.  
m.s. Chr. Sass, Clausen, pass. Ækvator 11.5. p. R. t. Buenos Aires.  
s.s. Cimbria, Lund, ank. Danzig 15.5.  
s.s. Clara, Jensen, ligger B. & W.  
m.s. Columbia, Bronér, afg. San Pedro 7.5.  
s.s. Cornelia Mærsk afg. Bordeaux 9.5.  
s.s. Cyril, Duhn, ank. Cadiz 11.5.

## D

s.s. Dagmar i Dok i Frederikshavn.  
s.s. Dagmar afg. Hull 8.5.  
s.s. Dania, Danholt, ank. Kbhvn. 13.5.  
m.s. Danmark afg. Aruba 13.5. til Rotterdam.  
m.s. Danmark, Christensen, ank. Manila 14.5. udg.  
s.s. Delaware afg. Gdynia 24.4. til Gulfen.

## E

s.s. E. M. Dalgas pass. Fame Point 10.5.  
s.s. Ebro ank. Kbhvn. 16.5.  
s.s. Edu. Nissen ligger i Frederikshavn for Reparation.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16.5.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,50	AMSTERDAM.....	258,25
BERLIN.....	192,15	STOCKHOLM.....	115,55
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,60	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	107,80	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,40	WARSAWA.....	90,80

s.s. *Effe Mærsk* ank. Tync 11.5.  
s.s. *Egholm* afg. Catania 15.5. til Messina.  
m.s. *Egyptian Reefer* afg. Dakar 3.5.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Las Piedras 11.5.  
s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Cadiz 9.5.  
s.s. *Elisabeth* ank. Perna 9.5.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Fredericia 11.5.  
s.s. *Ellen* pass. Brunsbüttel 10.5. p. R. t. Memel.  
s.s. *Ellensborg* pass. Skagen 15.5.  
s.s. *Else* ank. Jacobstad 6.5.  
s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.  
m.s. *Emma Mærsk* afg. Rotterdam 12.5.  
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Frederikshavn 26.4.  
s.s. *Energi* oplagt i Marstal.  
s.s. *England*, Stengade, pass. Brunsbüttelkoog 14.5. p. R. t. Caen.  
s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
s.s. *Erik Boye* ank. Cuba 4.5.  
s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
s.s. *Erna* ank. Beckton 7.5.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Hull 12.5. hjg.  
s.s. *Ester* pass. Helsingør 9.5.  
s.s. *Estland*, Hariz-Rasmussen, ank. Newport 14.4.  
s.s. *Estrid* pass. Dungeness 11.5. p. R. t. Rotterdam.  
m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Azorerne p. R. t. St. Thomas 12.5. udg.

## F

ss.. *Fano*, Korff, ank. Stockholm 14.5.  
m.s.k. *Fano* ank. Lilleø 26.4.  
s.s. *Finland* afg. Blyth 9.5.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 11.5.  
s.s. *Flora* afg. Kbhvn. 17.5. til Gdynia og Danzig.  
s.s. *Flynderborg* ank. Cardiff 12.5.  
s.s. *Frankrig* afg. Havre 10.5.  
s.s. *Fredensborg* afg. Casablanca 15.5.  
s.s. *Frederiksborg* ank. Helsingør 14.5.  
s.s. *Freya* afg. Dakar 28.4. til Dunkirk.  
s.s. *Frida* afg. Tocopilla 3.5.  
s.s. *Frode* afg. New York 8.5. til Oslo.  
s.s. *Fylla* ank. Algier 11.5.

## G

s.s. *Georgia* ank. Kbhvn. 13.5.  
s.s. *Gerda* ank. Valencia 8.5.  
s.s. *Gerd* afg. Zeelbrügge 4.5. til Gibraltar.  
s.s. *Gerda Toft* ank. Halifax 14.5.  
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Panama 5.5.  
s.s. *Gorm* ank. Santos 15.5.  
m.s. *Grete Mærsk* ank. Norfolk 12.5.  
s.s. *Grete* afg. Gdynia 10.5.  
s.s. *Gronland*, Fischer, afg. Odense 17.5.  
s.s. *Gudena* solgt til Udlandet.  
s.s. *Gudrun* afg. Schiedam 9.5. til Stockholm.  
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Malta 4.5.  
s.s. *Gunhild* pass. Dungeness 6.5. p. R. t. Goole.  
s.s. *Gunvor Mærsk* ank. St. Johns N.F. 9.5.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 20.4.  
s.s. *Gyda* afg. Haifa 29.4. til London.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Nørresundby 15.5.  
s.s. *Halfdan* afg. Dunkirk 15.5. til Havre.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Danzig 13.5.  
s.s. *Hanne* afg. Blyth 4.5.  
s.s. *Hans Broge* pass. Skagen 5.5.  
s.s. *Hans*, From, pass. Falsterbo 10.5.  
s.s. *Hans Mærsk* ank. Hull 10.5.  
s.s. *Harald* ank. Liverpool 13.4.  
s.s. *Harriet* ank. S. Cruz 6.5.  
s.s. *Helene* ank. Immingham 7.5.  
s.s. *Helga* pass. Christobal 29.4.  
m.s. *Helvig* afg. Glasgow 4.5. til Philadelphia.  
m.s. *Henning Mærsk* ank. Rotterdam 8.4.  
s.s. *Henry Tegner* ank. Helsingør 11.5.  
m.s. *Herdís* afg. Liverpool 2.5. til Las Palmas.  
s.s. *Hilde* afg. Hamburg 11.5.  
s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 16.5. til Odense, Gdynia og Danzig.  
s.s. *Holland* afg. Burntisland 8.5.  
m.s. *Hulda Mærsk* ank. Baltimore 5.5.

## I

s.s. *India*, Krarup, ank. Kbhvn. 15.5.  
s.s. *Inga*, Holm, ank. Svendborg 22.4.  
s.s. *Ingeborg S.* pass. Spurn Hd. 11.5. udg.  
s.s. *Inger* ank. Devonport 5.5.  
s.s. *Inger Toft* ank. Kbhvn. 14.5.  
s.s. *Irene Maria*, Liisberg, ank. Gdynia 13.5.  
m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Para 9.5.  
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Methil 12.5.  
s.s. *Ivar* afg. Baltimore 28.4. i Timecharter.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 14.5.  
s.s. *Jakob Mærsk* ank. Aalborg 14.4.  
m.s. *Jane Mærsk* ank. Tampico 10.5.  
m.s. *Java*, Juul Christensen, afg. Dairen for Manila 14.5.  
s.s. *Jenny* ank. Valencia 8.5.  
s.s. *Jessie Mærsk* ank. Paramaribo 11.5.  
s.s. *Johanne* ank. Ghent 7.5.  
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Danzig 4.5.  
s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 17.5. til Kbhvn.  
s.s. *Jonna* afg. Santos 24.4.  
s.s. *Juliane* afg. Danzig 4.5. til Lorient.  
m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. Antwerpen 17.5.  
s.s. *Jutta* ank. Tonnay 8.5.  
s.s. *Jægersborg* ank. Newport Mon 16.5.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Progress 3.5.  
s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Cienfuegos 12.5.  
s.s. *Karen* pass. Fornæs 9.5.  
s.s. *Karen Toft* ank. Bordeaux 15.5.  
s.s. *Karla* pass. Kbhvn. 7.5.  
s.s. *Katholm* i Dok i Frederikshavn.  
m.s. *Katrine Mærsk* afg. Rotterdam 4.5.  
s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Kiel 10.5. til Riga.  
s.s. *Kentucky* afg. Aalborg 30.4. til Norfolk.  
m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Kohsihang 13.5. hjg.  
s.s. *Kirsten* afg. Haifa 25.4. til London.  
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Reykjavik 5.5.  
s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, afg. Nykøbing S. 13.5. til Goole.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuellas.  
s.s. *Knud* ank. Manchester 14.5.  
s.s. *Knud Villemoes* ank. Methil 5.5.  
s.s. *Knut* afg. St. Louis Rhone 6.5.  
s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 2.5.  
m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Marseilles til Port Said 16.5. udg.  
s.s. *Lars Kruse* afg. Gibraltar 3.5.  
s.s. *Laura* ank. Hock 9.5.  
m.s. *Laura Mærsk* afg. Shanghai 12.5.  
m.s. *Leise Mærsk* afg. Singapore 2.4.  
m.s. *Lexa Mærsk* ank. Kbhvn. 19.4.  
s.s. *Lica Mærsk* afg. Port Said 13.5.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Curacao 2.5.  
s.s. *Lilleborg* afg. Køge 15.5.  
s.s. *Lilian* ank. Königsberg 9.5.  
s.s. *Lily* ank. Casablanca 10.5.  
s.s. *Linda* afg. Manchester 8.5.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Vejle 13.5.  
s.s. *Lotta* afg. Santos 29.4.  
m.s. *Louisiana* afg. Santos 6.5. til Madeira.  
m.s. *Lundby* pass. Helsingør 15.5. p. R. t. Montreal.  
s.s. *Lynæs* pass. Hollenau 15.5.

## M

s.s. *Magnus* afg. Havre forv. 16.5. til Dunkirk.  
s.s. *Maja* ank. Wiborg 9.5.  
m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Suez 17.5. hjg.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. San Juan P.R. 14.5.  
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Panama 4.5.  
s.s. *Margit*, Johansen, afg. Cardenas 13.5. til Wilmington, N.C.  
s.s. *Margrete* ank. Aberdeen 10.5.  
s.s. *Margrethe* ank. London 15.5.  
s.s. *Marianne* ank. Goole 2.5.  
s.s. *Maria* afg. Santos 1.5.  
m.s. *Marie Mærsk* ank. Las Piedras 12.5.  
s.s. *Marie Toft* afg. Hull 12.5.  
s.s. *Marit Mærsk* afg. Marseilles 6.5.  
s.s. *Marna* ank. Jacksonville 8.5.  
m.s. *Marocco* afg. Lissabon 9.5. til Gdynia.  
s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Cadiz 12.5.  
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Sunderland 11.5. til Cannes.  
s.s. *Marx* pass. Dungeness 9.5.  
s.s. *Maryland* afg. Madeira 9.5. til Kbhvn.  
s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Itea 9.5.  
m.s. *Meonia*, Sørensens, afg. London for Antwerp 16.5. hjg.  
s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 3.5.  
s.s. *Mette* afg. Cagliari 25.4.  
s.s. *Michael Jebson* ank. Hongkong 6.5.  
s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 13.5. til Antwerpen.



## Frihavnens Skibssmedie og Maskinfabrik

(HILL-MADSEN)

Statuac. Elektroinstallatør v. Kbhvns og Nordsjæll. Elektricitætsv.

Ship &amp; Engine Repairing Shop

Telf. 5269, Palæ 4969, Øbro 1280 y **KØBENHAVN**

BRUG  KUN  
Hempels Skibsfarver  
INDENBORDS UDENBORDS

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

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Blyth 13.5. til Kbhvn.  
s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.  
s.s. *Najaden* ank. Rochester 6.5.  
s.s. *Nancy* afg. Stettin 9.5.  
s.s. *Nerina* pass. Cap Frata 10.5.  
s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 22.4. til River Plate.  
m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Cochín 4.5.  
m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 9.5.  
s.s. *Niels R. Finsen* ligger i Frederikshavn til Eftersyn.  
s.s. *Niobe* afg. Candia 9.5.  
s.s. *Norco* afg. London 7.5.  
m.s. *Nordbo* afg. Los Angeles 28.4. til Yokohama.  
s.s. *Nordborg* pass. Kbhvn. 13.5.  
s.s. *Nordby* pass. Helsingør 6.5.  
m.s. *Norden* afg. Yokohama 5.5. til New York.  
m.s. *Nordfarer* ank. Santos 1.5.  
m.s. *Nordhavet* ank. Nakskov for Reparation.  
m.s. *Nordhval* ank. Kobe 10.5. p. R. t. Yokohama.  
m.s. *Nordkap* ank. Gdynia 10.5.  
s.s. *Norlys* afg. Tocapilla 29.4. til Panama.  
m.s. *Nordpol* afg. Los Angeles 4.5.  
m.s. *Nordvest* afg. Los Angeles 4.5. til New York.  
m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Kbhvn. 17.5.

## O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 16.5.  
s.s. *Olaf* afg. Newcastle-on-Tyne 29.4. til Montreal.  
s.s. *Olga* ank. Dunkirk 10.5.  
m.s. *Olga S.* afg. Shields 11.5. til Alexandria.  
s.s. *Oluf Mærsk* afg. Malta 29.4.  
m.s. *Olympia*, Lorensen, afg. Port Alfred 12.5.  
m.s. *Oregon* ank. Nakskov 6.5.  
s.s. *Orion* ank. Antwerp 10.5.  
s.s. *Otto Petersen* afg. Progreso 1.5.  
s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Oslo 13.5.  
s.s. *Ove Toft* ank. Quebec 13.5.

## P

s.s. *P. Madsen* solgt til Udlandet.  
s.s. *P. N. Damm* ank. Helsingør 10.5.  
m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Hamburg til Genoa 16.5. udg.  
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Haifa 3.5. til Dieppe.  
s.s. *Paula* ank. Aalborg 8.5.  
m.s. *Peru*, Berg, ank. Portland 6.5. udg.  
s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 28.4.  
s.s. *Polly* pass. Carvoeiro 7.5.  
s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Granton 11.5.

## R

m.s. *Ragnhild* pass. Lizard 12.5.  
s.s. *Randa* ank. Alexandria 7.5.  
s.s. *Riga* afg. Stockton 16.5.  
s.s. *Rigmor* ank. Riga 9.5.  
s.s. *Rikke* ank. Blyth 7.5.  
s.s. *Rita Mærsk* ank. Gdynia 9.5.  
s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 17.5. til Hamburg.  
s.s. *Robert* afg. L. Estague 10.5.  
m.s. *Robert Mærsk* afg. Port Said 12.5.  
s.s. *Rosenberg* ank. San Juan 12.5.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 16.5. til Kbhvn.  
s.s. *Sally Mærsk* afg. Progreso 29.4.  
s.s. *Sansø*, Pedersen, ank. Philadelphia 6.5.  
s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Flensburg 14.5.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Kbhvn. 15.5. til Danzig.  
s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 14.5.  
s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Port Aux Basques 12.5.  
m.s. *Selandia*, Væring, ank. Bangkok 30.4.  
s.s. *Selma* afg. Mosel 10.5.  
s.s. *Sessa* afg. New York 5.5.

m.s. *Stam*, Ravnsnæs, ank. Kbhvn. 10.5.  
s.s. *Sicilien* afg. Alexandria 13.5. til Antwerpen.  
s.s. *Signe* ank. Uuras 26.4.  
s.s. *Sigrid* ank. Walkom 11.5.  
s.s. *Sigrun* afg. Antwerpen forv. 16.5. til Esbjerg, Kbhvn., Middelfart og Horsens.  
s.s. *Silkeborg* ank. Danzig 16.5.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Kbhvn. 14.5.  
s.s. *Skagen* afg. Newcastle-on-Tyne 16.5.  
s.s. *Skagerak* afg. Danzig 9.15.  
s.s. *Skandia* afg. Texas City 11.5. til London.  
s.s. *Skjold* ank. Riga 14.5.  
s.s. *Skodsborg* ank. Danzig 11.5.  
m.s. *Sleipner* Dok i Svendborg.  
m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. New York 10.5.  
s.s. *Sonja Mærsk* ank. Danzig 5.5.  
s.s. *Sophie* afg. Hull 9.5.  
s.s. *Stadion II* afg. Drammen forv. 16.5. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Casablanca 14.5. til New York.  
s.s. *Stella* pass. Malta 8.5.  
m.s. *Stensby* afg. Port Alfred 13.5. til Houston.  
m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 10.5.  
s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Horsens 12.5.  
s.s. *Susan Mærsk* afg. Baltimore 10.5.  
s.s. *Svanhild* afg. New York 11.5. til Turks Island i Time-charter.  
s.s. *Svanholm* ank. Aalborg 16.5.  
s.s. *Svava* afg. Horsens 15.5. til Antwerpen.  
s.s. *Svend Pii* ank. Cuba 6.5.  
s.s. *Soborg* pass. Finnisterre 14.5.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea forv. 16.5. til Kbhvn.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Wallaroo 8.3.  
s.s. *Tanja* pass. Kanarieøerne 6.5.  
m.s. *Tasmania*, Roder, afg. Karachi 5.5.  
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Newcastle-on-Tyne 16.5. til Kbhvn.  
s.s. *Tekla* afg. Antwerpen 10.5. til London.  
s.s. *Tennessee* afg. New Orleans 13.5. til Norfolk.  
m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 11.5. p. R. t. Rotterdam.  
s.s. *Tomsk* ank. Middelfart 16.5.  
s.s. *Tonny*, Schröder, oplagt.  
s.s. *Tovelil*, Bang, rapp. 34 Gr. 09 N. 66 Gr. V. 15.5.  
s.s. *Transporter* afg. Immingham 4.5.  
s.s. *Trio*, Svane, afg. Køge 16.5. til Gdynia.  
s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund forv. 16.5. til Trondheim.  
s.s. *Tula* afg. Kbhvn. 13.5. til Antwerpen.  
m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 16.5.  
m.s. *Tureby* ank. New York 13.5.

## U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 16.5. til Manchester, Liverpool og Swansea.  
s.s. *Ulla* afg. Cardiff 4.5.  
s.s. *Uranienborg* afg. San Pedro 3.5.

## V

s.s. *Valborg* afg. Garston 9.5.  
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Esbjerg 14.5.  
s.s. *Venus* afg. Newport News 9.5. til New York.  
s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Antwerp 12.5.  
s.s. *Viborg* ank. Bougie 12.5.  
s.s. *Viola* pass. Dungeness 25.4. p. R. t. Alexandria.  
s.s. *Virginia* ank. Aarhus 14.5.  
s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, Shanghai 7.5.  
s.s. *Wilh. Colding* pass. Skagen 19.4. p. R. t. Ivigtut.  
s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 15.5.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 16.5. forv. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Gdynia 10.5.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVNTlf. 12.432  
12.267  
12.732TOLDBOUVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762  
Efter Kl. 8 Ordrup 3096Amaliegade 43,  
København K.

Telegr.-Adr.: Stores

Lager at alle Skibsfornødenheder

**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



Hovedoplag for Danmark

**Th. Møller**

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

**STEVEDORE**Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
6820 & 4055 Mamdresch

Aalborg

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Wessberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2863

R A N D E R S

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN».

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 17. Maj 1939.

Nr. 20.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

### 1466. Sverige S.-Kyst. Karlskrona—Skällö. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 19/1302. Stockholm 1939.)

#### 1. Følgende Sømærker er permanent inddraget:

a. Stagen paa  $56^{\circ} 08',_{03}$  N.  $15^{\circ} 38',_{90}$  E.

b. Stagen med Kost paa  $56^{\circ} 08',_{03}$  N.  $15^{\circ} 40',_{10}$  E.

c. Stagen paa  $56^{\circ} 08',_{00}$  N.  $15^{\circ} 39',_{03}$  E.

2. En sort Stage med 1 Ballon er udlagt paa  $56^{\circ} 08',_{04}$  N.  $15^{\circ} 39',_{10}$  E.

### 1467. Sverige. Öland W.-Kyst. Grönhögen Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 19/1298. Stockholm 1939.)

Grönhögen Fyr paa c.  $56^{\circ} 16'$  N.  $16^{\circ} 24'$  E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 18/1319 1939.)

### 1468. Sverige. Gotland W.-Kyst. Stora Karlsö Radiofyr forandret.

(U. f. s. Nr. 19/1352. Stockholm 1939.)

Stora Karlsö Radiofyr paa c.  $57^{\circ} 17',_{4}$  N.  $17^{\circ} 57',_{8}$  E. afgiver nu følgende Signal:

1. Bogstaverne KS 2 Gange . . . . .	12,7 <sup>s</sup> .
2. Pause . . . . .	1,3 <sup>s</sup> .
3. 14 Streger af 1 <sup>s</sup> . Varighed med 0,3 <sup>s</sup> . Ophold mellem Stregerne . . . . .	17,9 <sup>s</sup> .
4. Pause . . . . .	0,3 <sup>s</sup> .
5. En lang Streg . . . . .	11,0 <sup>s</sup> .
6. Pause . . . . .	1,3 <sup>s</sup> .
7. Bogstaverne KS 1 Gang . . . . .	5,5 <sup>s</sup> .
8. Pause . . . . .	10,0 <sup>s</sup> .

1<sup>m</sup>.

Signalet gentaget . . . . . 1<sup>m</sup>.

Hele Signalet . . . . . 2<sup>m</sup>.

Pause . . . . . 4<sup>m</sup>.

Periode . . . . . 6<sup>m</sup>.

Iøvrigt uforandret.

1469. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. Slite. Ledefyr tændes.  
(U. f. s. Nr. 19/1300. Stockholm 1939.)  
1. Juni d. A. tændes ved *Slite* Havn et Sæt Ledefyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde er for Bagfyret 7 m og for Forfyret 5 m. Afstanden mellem Fyrene er 38 m. Overet i Pejling c. 270° leder Fyrene gennem Indsejlingen til *Slite* Havnebassin. *Slite hamn, yttre Fyr*: c. 57° 42',<sub>5</sub> N. 18° 48',<sub>7</sub> E.  
(Kort Nr. 182.)
1470. Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 19/1301. Stockholm 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Hoborgs rev* paa c. 56° 51' N. 18° 07' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 14/1024 1939.)
1471. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 19/1291. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Nordvalen* paa c. 63° 32' N. 20° 48' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 1/12 1939.)
1472. Finland. Bottniske Bugt. Pohjois-Kraaseli Baake genopført.  
(U. f. s. Nr. 13/450. Helsingfors 1939.)  
*Pohjois-Kraaseli* Baake paa 65° 39' 28" N. 24° 17' 00" E. er genopført. Baaken bestaar nu af et paa Støtter staaende pyramideformet hvidt Mærke med en hvid Trekant med Spidsen opad som Topbetegnelse.  
(E. f. S. Nr. 46/3260 1938.)
1473. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila—Gamlakarleby. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 13/449. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Tankar övre* og *nedre* c. 63° 57' N. 22° 51' E. *Råberg. Trullögrund. Hungerberg. Frimodigsgrund. Yxpila vågbrytare. Yxpila övre* og *nedre*.  
(E. f. S. Nr. 3/184 og 4/248 1939.)
1474. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Nykarleby. Hälgrund Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 13/451. Helsingfors 1939.)  
*Hälgrund* Fyr paa c. 63° 39' N. 22° 25' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 3/186 1939.)
1475. Finland. Skärgårdshavet. Lohm. Rödsjär Havnefyrt slukket for Sommeren.  
(U. f. s. Nr. 13/467. Helsingfors 1939.)  
*Rödsjär* Havnefyrt paa c. 60° 07' N. 21° 40' E. er slukket for Sommeren.  
(E. f. S. Nr. 41/2918 1938.)
1476. Finland. Finske Bugt. Hästö—Busö. Afmærkning forandret.  
(U. f. s. Nr. 13/445 og 13/446. Helsingfors 1939.)  
1. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa 59° 48' 50" N. 23° 25' 43" E.  
2. Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 59° 47' 36" N. 23° 16' 36" E. er flyttet til 59° 47' 37" N. 23° 16' 30" E.
1477. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Helsingfors. Grund urigtig aflagt i Søkortet.  
(U. f. s. Nr. 13/468. Helsingfors 1939.)  
Ved en for nylig foretaget Opmaaling er det konstateret, at Grunden *Helsingin-matala* (*Dniepr*) tillige med den hvid- og rødmaledede Spirtønde med Tværtræ over Ballon paa 59° 57' 26" N. 24° 54' 49" E. er urigtig aflagt i Søkortet. Spirtøndens rette Plads er 59° 57' 00" N. 24° 54' 22" E. Mindste Dybde paa Grunden er 11 m.  
(Kort Nr. 183.)
1478. (P). Finland. Finske Bugt. Indløbet til Helsingfors. Grund.  
(U. f. s. Nr. 13/467. Helsingfors 1939.)  
En Grund med en mindste Dybde af 10,0 m er fundet paa 59° 56' 53" N. 24° 55' 52" E.  
(Kort Nr. 183.)

1479. **Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Parrio Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 13/444. Helsingfors 1939.)  
*Parrio Fyr* paa  $60^{\circ} 27' 22''$  N.  $27^{\circ} 42' 19''$  E. er forandret og lyser nu, som følger:
1. Grønt Lys med En-Formørkelser i Pejls. fra c.  $316^{\circ}$  til c.  $329^{\circ}$ .
  2. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c.  $329^{\circ}$  - c.  $340^{\circ}$ .
  3. Rødt Lys med En-Formørkelser — - c.  $340^{\circ}$  - c.  $67^{\circ}$ .
  4. Grønt — — — — - c.  $67^{\circ}$  - c.  $94^{\circ}$ .
  5. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c.  $94^{\circ}$  - c.  $99^{\circ}$ .
  6. Rødt Lys med En-Formørkelser — - c.  $99^{\circ}$  - c.  $156^{\circ}$ .
- Iøvrigt uforandret.
1480. **Letland. Riga Bugt. Randa Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 5/14. Riga 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Randa* paa c.  $57^{\circ} 48' N$ .  $24^{\circ} 14' E$ . er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 49/3492 1938.)
1481. **Letland. Riga Bugt. Kolkasrags Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 5/13. Riga 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Kolkasrags* paa c.  $57^{\circ} 49' N$ .  $22^{\circ} 39' E$ . er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/481 1939.)
1482. **Letland. Irben Stræde. Mikelbaka Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 5/13. Riga 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Mikelbaka* paa c.  $57^{\circ} 39' N$ .  $21^{\circ} 48' E$ . er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/482 1939.)
1483. **Letland. Indløbet til Riga Bugt. Livonia Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 5/13. Riga 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden ved Vraget af *Livonia* paa c.  $57^{\circ} 34',_3 N$ .  $21^{\circ} 40',_2 E$ . er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/483 1939.)
1484. (T). **Tyskland. Memel. Semafor midlertidig ude af Virksomhed.**  
(N. f. S. Nr. 19/1852. Berlin 1939.)  
Semaforen paa c.  $55^{\circ} 43' N$ .  $21^{\circ} 06' E$ ., i det tidligere Fort paa *Süderspitze*, er indtil videre ude af Virksomhed.
1485. (T). **Tyskland. Swinemünde Bugt. Forsøg med Radiofyr.**  
(N. f. S. Nr. 18/1855. Berlin 1939.)  
I Tiden fra den 15. Maj til omkring den 17. Juni d. A. afholdes Forsøg med Radiofyr i *Swinemünde* Bugt. Sendere er anbragt følgende Steder:
- a. *Swinemünde* c.  $53^{\circ} 55',_0 N$ .  $14^{\circ} 17',_2 E$ .
  - b. *Gross-Horst* c.  $54^{\circ} 05',_8 N$ .  $15^{\circ} 04',_2 E$ .
- Signaler, Sendefrekvens, Bølgeart og Tonefrekvens varierer. Forsøgene afholdes under gunstigt Vejr daglig fra Kl. 0800 til Kl. 1800.  
Radiofyrene *Swinemünde*, *Adlergrund* og *Jershöft* afgiver ikke Klartvejrudsendelser, saalænge Forsøgene varer.  
I Taage afgives de reglementerede Radiosignaler.

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

1486. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Tolkebarren. Sømærke genudlagt.**  
Den 3die hvide Stumtønde regnet S. fra i den gravede Rende over *Tolkebarren* paa  $54^{\circ} 51' (18'') N$ .  $12^{\circ} 13' (10'') E$ . er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 19/1461 1939.)

1487. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogø Vinkelfyr slukkes midlertidigt. Midlertidig Ledefyrlinie oprettes.  
c. 15. Juni til c. 15. August d. A. vil *Bogø Vinkelfyr* paa  $54^{\circ} 56' 10''$  N.  $11^{\circ} 59' 54''$  E. være slukket midlertidigt paa Grund af Ombygning.  
Under Ombygningen oprettes en midlertidig Ledefyrlinie bestaaende af 2 hvide, faste Fyr. Forfyret anbringes ved *Bogø Vinkelfyr*, Bagfyret c. 80 m ESE. for Forfyret. Fyrliniens Retning viser mod *Storstrømsbroens Pille 22*, d. v. s. Pilen mellem det midterste og det N.-ligste Budefag.  
Paa længere Afstand bør Fyrinien holdes skarpt, da Afstanden mellem For- og Bagfyret, som ovenfor nævnt, er forholdsvis ringe.  
(Fyr-Fort. Nr. 732.)
1488. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vesterskov Flak. Sømærke flyttet.  
Den hvide Stage med Halmvisk paa  $54^{\circ} 58' (42'')$  N.  $11^{\circ} 43' (24'')$  E. er flyttet c. 85 m N. efter og ligger nu i 4,5 m Vand paa  $54^{\circ} 58' (45'')$  N.  $11^{\circ} 43' (21'')$  E.  
(Kort Nr. 160 og 140. Danske Lods, Side 504 og 520. Søm.-Fort. Side 75, Nr. 20.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1489. Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn. Midlertidig Fyrbelysning atter i Orden.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 18/1390 1939 meddeles, at Fyrpælen E. for Havnefyret atter er rejst og den midlertidige Fyrbelysning, som anført i E. f. S. Nr. 10/724 1939, atter i Orden.  
c.  $55^{\circ} 58',_1$  N.  $11^{\circ} 22',_2$  E.  
(E. f. S. Nr. 18/1390 1939.)
1490. (P). Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
Den 7. Juni d. A. eller snarest derefter inddrages *Østre-Flak Fyrskib* paa c.  $56^{\circ} 58' N.$   $10^{\circ} 54' E.$  midlertidigt for Eftersyn og erstattes med et Fyrskib, der paa Siderne er mærket „Reserve“. Reservefyrskibet har samme Udscende som det oprindelige Fyrskib. Synsvidden forøges fra 12 Sm til 13 Sm. Tonehøjden for Taagesignalet ændres fra 400 c/s til 525 c/s. Iøvrigt er Fyr, Taagesignal og Radiofyret uforandret.  
(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1491. (T). Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib midlertidigt ombyttet.  
*Vyl Fyrskib* paa c.  $55^{\circ} 22' N.$   $7^{\circ} 41' E.$  er midlertidigt for et Tidsrum af c. 1 Maaned ombyttet med en hvidmalet Lys- og Fløjtetønde mærket *Vyl*, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink c.  $1\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $1\frac{1}{2}^s$ , Blink c.  $1\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $5\frac{1}{2}^s$ .  
(E. f. S. Nr. 15/1094 1939.)
1492. (T). Holland. Fyrskibene Noord Hinder og Maas. Radiofyret. Klartvejr-udsendelser indskrænkes.  
(B. a. Z. Nr. 106/1338. 's-Gravenhage 1939.)  
I Tiden indtil 10. Juni d. A. afgives ingen Klartvejrudsendelser fra Radiofyrene om Bord i Fyrskibene *Noord Hinder* c.  $51^{\circ} 39' N.$   $2^{\circ} 34' E.$  og *Maas* c.  $52^{\circ} 02' N.$   $3^{\circ} 53' E.$
1493. England. Themsen Munding. Oaze Sand. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 28. Trinity House, London 1939.)  
Ved S.-Siden af *Oaze Sand* er paa c.  $51^{\circ} 30' N.$   $0^{\circ} 59' E.$ ,  $2,75$  Sm  $347^{\circ}$  fra *Middle Ground* Baake, udlagt en sortmalet Lystønde, *South Oaze*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $10^s$ .  
Samtidig er Sømærkerne *Middle Oaze* og *South East Oaze* permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 12/886 1939.)

1494. England. Themsen. East Blyth Tønde flyttes.  
(N. t. M. Nr. 27. Trinity House, London 1939.)  
Den 22. Maj d. A. eller snarest derefter flyttes Tønden *East Blyth* i *Sea Reach*  
c. 0,7 Sm E. efter, saaledes at den kommer til at ligge 0,95 Sm 145° fra *Chapman Fyr*.  
c. 51° 30' N. 0° 37' E.  
(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og  
Shetlands Øerne, samt Irland.

1495. Frankrig. Cap Gris-Nez. Oplysning om Radiofyr.  
(A. a. N. Nr. 17/1222. Paris 1939.)  
*Cap Gris-Nez* Radiofyr paa c. 50° 52',<sub>2</sub> N. 1° 35',<sub>0</sub> E. afgiver ikke mere Klart-  
vejrudsendelser Mandag og Torsdag Kl. 0330 og Kl. 0430.
1496. Frankrig. Cherbourg Anduvning. Undervandshindringer fjernet. Midlertidig  
Afmærkning inddraget.  
(A. a. N. Nr. 17/1214. Paris 1939.)  
E. f. S. Nr. 12/891 og 14/1044 1939 annulleres, idet de deri omtalte Undervands-  
hindringer og Tønder er fjernet.  
c. 49° 40' N. 1° 35' W.
1497. Frankrig. Dahouët. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 17/1219. Paris 1939.)  
*La Petite Muette* Fyr paa c. 48° 34',<sub>9</sub> N. 2° 34',<sub>3</sub> W. er forandret til at vise hvidt,  
rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Synsvidde:  
11 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys.  
(E. f. S. Nr. 18/1360 1939.)
1498. (T). Frankrig. Île Bréhat (Chenal du Kerpont). Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 17/1216. Paris 1939.)  
Baaken *Men Granouille* paa c. 48° 50',<sub>8</sub> N. 3° 00',<sub>0</sub> W. er forsvundet.
1499. Frankrig. Bréhat Anduvning. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 17/1217. Paris 1939.)  
Baaken *Carboucho* paa c. 48° 52',<sub>8</sub> N. 3° 02',<sub>3</sub> W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 5/351 1939.)
1500. Frankrig. Le Trioux. Grand Chenal Ledefyr. Bagfyr Bodic forandret.  
(A. a. N. Nr. 17/1218. Paris 1939.)  
Bagfyret *Bodic* paa c. 48° 48',<sub>8</sub> N. 3° 05',<sub>5</sub> W. er forandret til at vise hvidt Lys  
med En-Formørkelser hver 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Synsvidde: 15 Sm.  
(E. f. S. Nr. 16/1182 1939.)
1501. England S.-Kyst. Needles Channel Anduvning. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 1017. London 1939.)  
Paa *Dolphin Sand* er fundet følgende Dybder:  
a. 10,<sub>1</sub> m paa 50° 39' 30" N. 1° 42' 51" E.  
b. 10,<sub>4</sub> m — 50° 39' 27" N. 1° 43' 04" E.
1502. Irland N.-Kyst. Indløbet til Lough Swilly. Fanad Head Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1001. London 1939.)  
Den røde Lysvinkel i *Fanad Head* Fyr paa c. 55° 17' N. 7° 38' W. lyser nu fra  
Pejling 320° til Kysten. Iøvrigt uforandret.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1503. Frankrig. Iroise. Rocher Le Bouc. Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 17/1223. Paris 1939.)  
*Rocher Le Bouc* Fyr paa c.  $48^{\circ} 11',5$  N.  $4^{\circ} 37',0$  W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 19/1437 1939.)
1504. Afrika W.-Kyst. Levrier Bugt. Bayadere Bank. Tønder inddraget.  
(N. t. M. Nr. 979. London 1939.)  
De sorte Spidstønder henholdsvis c.  $2,65$  Sm  $158^{\circ}$  og c.  $4,3$  Sm  $178^{\circ}$  fra *Cape Blanco*  
Fyr er permanent inddraget.  
*Cape Blanco*: c.  $20^{\circ} 46'$  N.  $17^{\circ} 03'$  W.
1505. (T). Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Ilhéu das Cabras. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 978. London 1939.)  
Det hvide Blinkfyr paa c.  $0^{\circ} 25'$  N.  $6^{\circ} 43'$  E. viser for Tiden hvidt, fast Lys.
1506. (P). Afrika SW.-Kyst. Saldanha Bugt. Fyr tændes.  
(B. a. Z. Nr. 103/1307. 's-Gravenhage 1939.)  
Ved N.-Siden af Indsejlingen til *Saldanha* Bugt tændes omkring den 12. Juli d. A. paa  $33^{\circ} 02' 52''$  S.  $17^{\circ} 54' 40''$  E. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $20^s$ . Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt og sort, lodret stribet Taarn.
1507. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cleveland Ledge. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 994. London 1939.)  
1. En rødmalet Lys- og Klokketønde No. 2, der viser rødt Et-Blink hver  $4^s$ , er udlagt paa c.  $41^{\circ} 38'$  N.  $70^{\circ} 42'$  W.,  $3,3$  Sm  $209^{\circ}$  fra *Wings Neck* Fyr.  
2. Spirtønde No. 2 og den røde Spidstønde i Nærheden af (1) er permanent inddraget.
1508. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 941. London 1939.)  
1. En rødmalet Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink hver  $2^s$ , er udlagt paa c.  $41^{\circ} 12'$  N.  $72^{\circ} 40'$  W.,  $1,12$  Sm  $238\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Falkner Island* Fyr.  
2. Klokketønden tæt NE. for (1) er permanent inddraget.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melle- og Nord-Amerika.

1509. (T). Mexiko. Yucatan. Puerto Morelos. Fyr slukket.  
(N. t. M. Nr. 940. London 1939.)  
*Puerto Morelos* Fyr med Gruppe-Formærkelser paa c.  $20^{\circ} 48'$  N.  $86^{\circ} 57'$  W. er for Tiden slukket.
1510. Honduras Bugt. Port Cortez. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 955. London 1939.)  
1. Paa den N.-lige Radiomast paa *Caballos Point* paa c.  $15^{\circ} 52'$  N.  $87^{\circ} 57'$  W. er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 84 m. Synsvidde: 23 Sm.  
2. Det hvide Gruppe-Blinkfyr c.  $0,11$  Sm  $30^{\circ}$  fra (1) er permanent nedlagt.
1511. Venezuela. Boca de las Piedras Bugt. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 954. London 1939.)  
Det røde, faste Fyr paa det kendelige Taarn paa  $11^{\circ} 42'$  ( $00''$ ) N.  $70^{\circ} 12'$  ( $35''$ ) W. er forandret til at vise hvidt, fast Lys.



1512. (T). Argentina. Bahia Vera. Calota Raso. Fyr midlertidig forandret.  
(N. t. M. Nr. 932. London 1939.)  
Den røde Lysvinkel i *Cabo Raso* Gruppe-Blinkfyr paa c. 44° 21' S. 65° 14' W. er for Tiden slukket.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1513. (T). Spanien S.-Kyst. Cartagena Havn Anduvning. Løb spærret.  
(N. t. M. Nr. 1021. London 1939.)  
Løbet mellem E.-Spidsen af *Escombrera Island* og *Aguilones Point* er spærret.  
c. 37° 33' N. 0° 58' W.
1514. Italien E.-Kyst. Ancona. Oplysning om Fyr. Taagesignal oprettet.  
(N. t. M. Nr. 915. London 1939.)  
1. Fyret paa Yderenden af *Molo Nord* paa c. 43° 37' N. 13° 30' E. har en Flamme-højde paa 15 m. Synsvide: 8 Sm.  
2. Ved det i (1) nævnte Fyr er oprettet et Taagesignal med Nautofon, Fire-Stød hver 30<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 13/994 1939.)
1515. (T). Ægypten. Alexandria Harbour. Undervandshindring udlagt.  
(N. t. M. Nr. 939. London 1939.)  
En Undervandshindring er udlagt fra N.-Enden af den yderste Bølgebryder i en Afstand af 0,005 Sm i Retningen 122° til 31° 11' (30") N. 29° 51' (30") E. Sidstnævnte Plads er midlertidig afmærket med en sortmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink.
1516. Algier. Bône. Adgangsbestemmelser.  
(A. a. N. Nr. 17/1221. Paris 1939.)  
Skibe, der ønsker at anløbe *Bône*, skal saavel Dag som Nat afvente Lodsens Ankomst c. ½ Sm udenfor Molerne.  
c. 36° 54' N. 7° 47' E.
1517. Algier. Algier Havn. Adgangsbestemmelser.  
(A. a. N. Nr. 17/1220. Paris 1939.)  
Skibe, der ønsker at anløbe *Algier* Havn, er underkastet Lodstvang.  
c. 36° 47' N. 3° 05' E.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1518. Røde Hav. Perim Island. Bab-el-Mandeb Small Strait. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 916. London 1939.)  
En Dybde paa 11,0 m er fundet paa c. 12° 40' N. 43° 27' E., 1,08 Sm 69° fra *Perim Island* Fyr.
1519. Bugten ved Aden. Tajura Bugt. Tajura Ankerplads. Skær.  
(N. t. M. Nr. 992. London 1939.)  
Et Skær, der er tørt ved Lavvande, ligger paa c. 11° 46' N. 42° 53' E., 0,5 Sm 178° fra Kilden ved *Tajura*.
1520. (T). Persiske Bugt. Shatt-al-Arab Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(N. t. M. Nr. 972. London 1939.)  
Fyrskibet *Shatt-al-Arab* paa c. 29° 36' N. 48° 50' E. er midlertidig ombyttet med en Fyrflaade, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20<sup>s</sup>. Fyrflaaden afgiver intet Taagesignal.

1521. Afrika E.-Kyst. Athelet Ankerplads. Baaker nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 929. London 1939.)  
*Bur Elefur (White Hill)* Ledebaaker paa  $2^{\circ} 46' (30'')$  N.  $46^{\circ} 20' (15'')$  E. er permanent nedlagt.
1522. Sydafrika. Port Elizabeth. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 965. London 1939.)  
Det røde, faste Fyr paa Yderenden af *South Jetty* paa c.  $33^{\circ} 58' S.$   $25^{\circ} 38' E.$  er permanent nedlagt.
1523. Sydafrika. Mossel Bugt. Cape St. Blaize. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 965. London 1939.)  
1. Det røde og grønne Blinkfyr paa c.  $34^{\circ} 11' S.$   $22^{\circ} 09' E.$  paa Yderenden af *New Jetty (Mossel Bugt)* har en Synsvidde paa 4 Sm.  
2. *Cape St. Blaize* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c.  $34^{\circ} 11' S.$   $22^{\circ} 09' E.$  har en Synsvidde paa 22 Sm.
1524. (T). Ceylon E.-Kyst. Trincomali Harbour. Undervandshindringer. Sejladsforskrift.  
(N. t. M. Nr. 975. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 10/765 1939 annulleres og erstattes med:  
Paa Grund af Tilstedeværelsen af Undervandshindringer skal Skibe ved Indsejlingen til og Udsejlingen fra *Trincomali Harbour* gaa E. om følgende Punkter:  
a.  $0_{,110}$  Sm  $304^{\circ}$  fra *Ostenberg Point*.  
b.  $0_{,265}$  Sm  $319^{\circ}$  fra *Ostenberg Point*.  
og W. om nedennævnte Punkt:  
c.  $0_{,605}$  Sm  $330^{\circ}$  fra *Ostenberg Point*.  
*Ostenberg Point*:  $8^{\circ} 32' (30'')$  N.  $81^{\circ} 13' (00'')$  E.
1525. Malacca Stræde. Sumatra E.-Kyst. Koeala Langsa. Farvandet E. for Telaga Toedjoh. Afmærkning inddraget.  
(B. a. Z. Nr. 103/1308. 's-Gravenhage 1939.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
a. Den sorte Stumptønde paa Barren i *Koeala Langsa*.  
b. Den hvide Spidstønde E. for *Telaga Toedjoh*.  
c. Den sorte Stumptønde N. for *Tg. Langsa*.  
c.  $4^{\circ} 34' N.$   $98^{\circ} 04'_{,5} E.$

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1526. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Koeala Toenkal. Fyr tændt.  
(B. a. Z. Nr. 99/1248. 's-Gravenhage 1939.)  
Paa *Koeala Toenkal* NE.-lige Anlægsbro er paa  $0^{\circ} 49' 00'' S.$   $103^{\circ} 27' 40'' E.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, hvis Periode er noget uregelmæssig. Synsvidde: 11 Sm. En hvid Fyrrpæl.
1527. Sunda Øerne. Rio Øhav. Middelburg Fyr. Synsvidde forandret.  
(B. a. Z. Nr. 103/1309. 's-Gravenhage 1939.)  
*Middelburg* røde Blinkfyrs Synsvidde er nedsat fra 8 til 6 Sm.  
c.  $0^{\circ} 51'_{,3} N.$   $103^{\circ} 34'_{,3} E.$
1528. Sunda Øerne. Lingga Øhav. Puller.  
(B. a. Z. Nr. 99/1247. 's-Gravenhage 1939.)  
Mindre Stenpuller, der ved Lavvande rager over Vandet, er fundet paa nedennævnte Pladser:  
a.  $0^{\circ} 08' 05'' N.$   $104^{\circ} 26' 34'' E.$  c.  $0^{\circ} 10' 49'' N.$   $104^{\circ} 27' 10'' E.$   
b.  $0^{\circ} 04' 10'' N.$   $104^{\circ} 30' 14'' E.$  d.  $0^{\circ} 10' 08'' N.$   $104^{\circ} 27' 22'' E.$

1529. Sunda Øerne. Flores N.-Kyst. Giliting Red. Afmærkning forandret.  
(B. a. Z. Nr. 99/1250. 's-Gravenhage 1939.)  
Baaken med Ballon paa c.  $8^{\circ} 37',9$  S.  $122^{\circ} 17',9$  E., paa *Giliting* Rev, er ombyttet med en rød Spidstønde.
1530. Molukkerne. Leti Island. Serwaroe Red. Fyr nedlagt.  
(B. a. Z. Nr. 99/1251. 's-Gravenhage 1939.)  
*Serwaroe* røde, faste Fyr paa c.  $8^{\circ} 09',5$  S.  $127^{\circ} 41'$  E. er permanent nedlagt
1531. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Pakhoi Ankerplads Anduvning. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 890. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $21^{\circ} 26'$  N.  $109^{\circ} 00'$  E., 2,06 Sm  $230^{\circ}$  fra *Kwantau Point*.
1532. Filippinerne. Palawan Passage. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 966. London 1939.)  
a. En Grund med 6,9 m Vand ligger paa c.  $10^{\circ} 23'$  N.  $118^{\circ} 31'$  E., 24,4 Sm  $340\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Yderenden af *Table Point*.  
b. En Grund med 5,5 m Vand ligger paa c.  $10^{\circ} 16'$  N.  $118^{\circ} 26'$  E., 20,2 Sm  $322^{\circ}$  fra Yderenden af *Table Point*.
1533. (T). Kina. Hong Kong. Lossepladser afmærket. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 903. London 1939.)  
Oprensning, Dykkeroperationer samt Udkastning af Murbrokker finder Sted i flere Omraader mellem *Peddars Wharf* og *Kowloon Point*. Omraadernes Hjørner er afmærket med smaa røde, cylindriske Tønder.  
A d v a r s e l. Det er forbudt at passere gennem de ovennævnte Omraader.  
c.  $22^{\circ} 17'$  N.  $114^{\circ} 10'$  E.
1534. Kina. Turnabout Island N. Skær.  
(N. t. M. Nr. 898. London 1939.)  
Et Skær rapporteres at ligge paa c.  $25^{\circ} 28'$  N.  $119^{\circ} 55'$  E., 1,97 Sm  $335\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Turnabout Island* Fyr.
1535. Kina. Hwang Hai eller Yellow Sea. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 891. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa  $34^{\circ} 43'$  ( $20''$ ) N.  $120^{\circ} 35'$  ( $30''$ ) E.
1536. Korea S.-Kyst. Mara To. Taagesignal og Radiofyr oprettet.  
(N. t. M. Nr. 909. London 1939.)  
1. Ved *Mara To* Fyr paa c.  $33^{\circ} 07'$  N.  $126^{\circ} 15'$  E. er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver  $30^s$ .  
2. Sammesteds er oprettet et Radiofyr; Kaldesignal JSF 2. Radiofrekvens: 295 kc/s (1016 m). Type: A 2.  $24^m$  og  $34^m$  efter hver fulde Time (i klart Vejr kun fra Solopgang til Solnedgang) afgives følgende Signal:  
Bogstaverne BR uafbrudt i  $2^m$ .  
Der holdes Vagt ved 500 kc/s (600 m) og 375 kc/s (800 m). Type: A 2, B.  
Normal Rækkevidde: c. 130 Sm.
1537. Sibirien. Suisoeva Point. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 967. London 1939.)  
*Suisoeva Point* Fyr paa c.  $42^{\circ} 51'$  N.  $132^{\circ} 19'$  E. har nu en Synsvidde paa 15 Sm.
1538. Japan. Osaka Bugt. Osaka. Luftfyrs Plads.  
(N. t. M. Nr. 917. London 1939.)  
*Osaka* Luftfyr er beliggende c. 0,85 Sm E. for den i Kortet angivne Plads og 6,85 Sm  $335^{\circ}$  fra *Osaka* Luft-Vekselfyr.  
c.  $34^{\circ} 48'$  N.  $135^{\circ} 26'$  E.

1539. Australien NW.-Kyst. Port Hedland. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 982. London 1939.)  
Det hvide, faste Bagfyr paa c. 20° 19' S. 118° 35' E., c. 0,<sub>4</sub> Sm 210° fra *Airey Point*, er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 2<sup>s</sup>. Synsvide: 12 Sm.
1540. Australien. New South Wales. Newcastle Harbour. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 876. London 1939.)  
a. Baakefyr No. 1 i *Hunter Floden* paa 32° 53' (30") S. 151° 47' (30") E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>.  
b. Baakefyr No. 2 c. 0,<sub>32</sub> Sm 340° fra (a) er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>.
1541. Australien. New South Wales. Sydney S. Luftfyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 892. London 1939.)  
Paa c. 33° 55' S. 151° 13' E., 2,<sub>1</sub> Sm 260° fra *Randwick Kirke*, er tændt et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.
1542. (P). Tasmanien S.-Kyst. Derwent Floden. Fyr tændes.  
(N. t. M. Nr. 973. London 1939.)  
I Løbet af Maj d. A. tændes paa c. 42° 59' S. 147° 24' E., 3,<sub>95</sub> Sm 159° fra *One Tree Point Fyr*, et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink.
1543. (P). Tasmanien S.-Kyst. Huon Floden. Fyr tændes.  
(N. t. M. Nr. 963. London 1939.)  
I Løbet af Maj d. A. tændes paa S.-Spidsen af *Huon Island* paa c. 43° 18' S. 147° 09' E. et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink.
1544. New Guinea. Vitiaz Stræde. Grund.  
(N. t. M. Nr. 918. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 16/1215 1939 annulleres og erstattes med:  
a. En Grund (Koral) med 4,<sub>0</sub> m Vand ligger paa c. 5° 46' S. 147° 43' E., 21,<sub>7</sub> Sm 63° fra *Telata Point*.  
b. 5,<sub>5</sub> m Dybden, der i Kortet er vist c. 3 Sm 346° fra (a), eksisterer ikke.
1545. Salomon Islands. Gizo Ankerplads. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 968. London 1939.)  
1. En Grund med 9,<sub>1</sub> m Vand ligger 0,<sub>98</sub> Sm 170° fra *Shelter Island Bagbaake*, som er beliggende paa 8° 05' (30") S. 156° 51' (40") E.  
2. En Grund med 7,<sub>3</sub> m Vand ligger 0,<sub>93</sub> Sm 168° fra den i (1) nævnte Baake.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1546. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.  
(N. t. M. Nr. 996. London 1939.)  
Paa Grund af Isforholdene er Rute A, saavel for W.-gaaende som for E.-gaaende, taget i Brug.  
(E. f. S. Nr. 15/1156 1939.)
1547. (T). Sverige E.-Kyst. Radiofyr's Klartvejr'sudsendelser indskrænkes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 19/1351. Stockholm 1939.)  
Inden for Tidsrummet 8. Maj til Midten af Juni d. A. vil der, paa Grund af Afholdelse af nogle Forsøg, ikke blive udsendt Klartvejr'ssignaler i Tiden fra Kl. 0800—1800 (M. E. T.) fra nedennævnte Radiofyr: *Visby*, *Finngrundet*, *Eggegrund* og *Brämön*.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller  
Bogs Nr.

*England:*

- N 3707 Persian Gulf. — Umm al Qaiwain to Ras al Matbakh.  
Limits. — Lat. 23° 55' — 25° 48½' N.  
Long. 51° 15' — 55° 42' E.
- R 481 West Indies. — Serpent's mouth.
- T Supplement No. 6 to Norway Pilot, Part II.
- N 3770 Africa, South-East Coast. — East London to Shixini river.  
Limits. — Lat. 32° 06' 00" — 33° 23' 40" S.  
Long. 27° 48' 48" — 28° 49' 25" E.
- N 3076 Plans on coast of Chile. — Iquique. — Mejillones del sur.
- R 527 British Guiana. — Approaches to Demerara and Essequibo rivers.
- R 1487 New Hebrides. — Pekoa channel and Wawa channel.  
(Se Tillæg.)

## Tillæg.

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

1548. (T). Danmark. Sundet. Skovshoved ENE. Kapsejladsmærke udlagt.  
En sort Bøje forsynet med en sort Stage med en sort Blikplade mærket „Sk. S.“ i hvide Bogstaver er udlagt i 6,2 m Vand paa 55° 46' (06") N. 12° 38' (05") E., c. 1 Sm 65° fra *Skovshoved* Havnemunding.
1549. (T). Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Radiofyr midlertidig ude af Funktion. Tonefrekvens og Rækkevidde forandres.  
Paa Grund af Ændringer i *Middelgrunds Fort* Radiofyr paa c. 55° 43' N. 12° 40' E. er dette ude af Funktion i c. 14 Dage fra 29. Maj d. A. — Efter Ændringen vil Tonefrekvensen være 670 c/s og Rækkevidden c. 20 Sm.  
(Fyr-Fort. Afd. B., Side 10.)
1550. (T). Danmark. Sundet. Kalveboderne. Afmærkningsstager anbringes midlertidigt.  
I Anledning af Opmaalinger i *Kalvebodstrand* i Forbindelse med det forestaaende Arbejde med Tilvejebringelse af nyt Sejlløb og Inddæmning af den E.-lige Del af *Kalvebodstrand* er der for Tiden, og vil der i den kommende Tid være anbragt en Del Afmærkningsstager paa Grundene, delvis i Nærheden af det nuværende Sejlløb.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1551. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord Lystønde midlertidig inddraget.  
Lystønden *Odense Fjord* paa c. 55° 33' N. 10° 34' E. vil fra den 17. Maj d. A. indtil videre være inddraget for aarligt Eftersyn.

1552. Danmark. Kattegat. Tangen NE. Lys- og Fløjtetønde NNE. Rapporteret Undervandshindring forgæves eftersøgt.  
 Tankskibet *Seminole*, hvis Dybgaende var 6,55 m, rapporterer den 10. Maj d. A. Kl. 2012 at have rørt en Undervandshindring  $\frac{1}{2}$  à 1 Sm 25° fra Tangen NE. Lys- og Fløjtetønde.  
 Undervandshindringen er forgæves eftersøgt.  
 Lys- og Fløjtetønde Tangen NE.: c. 56° 40' N. 10° 59' E.
1553. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Oplysning om Dybde.  
 Dybden indenfor Indsejlingen til Tyborøn Havn er for Tiden efter en netop afsluttet Oprensning 3,5 à 3,8 m.  
 c. 56° 42',1 N. 8° 13',6 E.  
 (E. f. S. Nr. 13/987 1939. Kort Nr. 104. Danske Lods, Side 448. Havnelods, Side 199 og Tillæg Nr. 1, Side 34.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1554. (T). Danmark. Horns Rev. Horns Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 Horns Rev Fyrskib paa c. 55° 34' N. 7° 20' E. er midlertidig ombyttet med et Fyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket »Reserve«. Fyrkarakteren er uforandret, men Lysevnen er nedsat fra 22 Sm til 19,5 Sm. Lufttaagesignalet er uforandret. Undervandstaagesignal gives ikke. Radiofyret er uforandret, men der afgives ingen Klartvejrssignaler.  
 (E. f. S. Nr. 15/1093 1939.)
1555. Nordsøen. Langstone Fyr E. Drivende Vrag.  
 (Meddelelse fra Blaa vand Radio.)  
 Den 17. Maj d. A. Kl. 0645 G. M. T. er en kærtret Uddybningsmaskine observeret drivende paa c. 55° 38' N. 1° 20' W., c. 10 Sm E. for Langstone Fyr.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

1556. Danmark. Oplysning om Signalstationer.  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/1013 1939 meddeles, at Betegnelsen for Signalstationerne ved *Hammere*n og *Kronborg* Fyr er ændret fra henholdsvis *Hammershus* og *Helsingør* til *Hammer*:n og *Kronborg*.  
 (E. f. S. Nr. 13/1013 1939. Danmarks Skibsliste 1939, Side VII.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

# 54%

af New Yorks Handelsflaade  
smøres med

## GARGOYLE MARINE OLIERNE...!



Ikke mindre end 54 % af den mægtige Handelsflaade, der hører hjemme i New York, bruger *Gargoyle Marine Olierne* til korrekt og økonomisk Smøring! For Londons Vedkommende 64 %, Genua 58 %, Antwerpen 50 %, Honkong 73 %, Kapstaden 75 %, Marseille 50 % — det er Tal, der giver Begreb om *Gargoyle Marine Oliernes* verdensomspændende Ry for god Kvalitet!

Vacuum Oil Company har i *Gargoyle Marine Olierne* skabt en Række gode,

ensartede Smøreolier, der giver den bedst mulige Økonomi og mindste Slitage under alle Arbejdsforhold og iøvrigt har følgende Fordele:

**Bedre Beskyttelse af Maskineriet**  
**Færre Reparationsudgifter**  
**Større Sikkerhed i Driften**  
**Mindre Forbrug**

— og leveres i samme ensartede Kvalitet i Alverdens Havne.

## GARGOYLE MARINE OLIER

VACUUM OIL COMPANY A/S · KØBENHAVN

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.  
»Maritime«

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

KOLDING

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARENING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

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

ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

NØRRESUNDBY

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telgr.-Adr.  
»Lauritzens«Telefon: 3  
» 822**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UPPE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

HORSSENS

**WILH. CHR. BECH**

Indeh. AAGE RASMUSSEN

**HORSSENS**Telefon 23—24—34  
Statstelefon 5Telegram-Adresse:  
»BROKERBECH«**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raask-Petersen, statsaut.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«**HANS OLESENS Eftf.**

Indeh. BJØRN FINSEN

**HORSSENS**Telefon 45—204  
Statstelefon 10Telegram-Adresse:  
»OLESENS«**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 21

TORS DAG 25. MAJ 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S BERETNING

Dansk Dampskibsrederiforening har udsendt 13. Aargang af Skibsfartsberetningen, der indeholder en kortfattet Redegørelse for dansk Skibsfarts Virke i dette Aar, ledsaget af en Række Tabeller, der giver et Billede af Erhvervets Udvikling.

Det hedder til Indledning i Beretningen:

1938 har været et Aar, som baade indadtil og udadtil har været fuldt af Vanskeligheder for Dansk Skibsfart, der i denne Periode har maattet se en Højkonjunktur med rivende Hast forvandlet til en Lavkonjunktur, og har maattet bekæmpe disse Vanskeligheder paa mange Fronter.

Takket være Efterdønninger fra 1937's Bølgetop og takket være en maalbevidst og tildels succesfuld Modstand paa de givne Fronter kan Aaret for Dansk Skibsfart som Helhed alligevel betegnes som nogenlunde tilfredsstillende, selv om det for enkelte Virksomheder har knebet temmelig stærkt med at faa det til at løbe rundt.

»Navigare necesse est«; denne Sætning har evig Gyltighed og i vore Dage maaske mere end nogensinde; men »navigare difficile est« er mindst lige saa sandt, og da navnlig i de faa Lande, hvor man endnu som i Danmark søger at bevare Erhvervet frit og selvstændigt og ikke ønsker at gøre det afhængigt af Statsstøtte og Præferencer, der kun kan virke som en Morfinindsprøjtning, som i det lange Løb vil svække det personlige og friske Initiativ.

I Kraft af den administrative, maritime og tekniske Dygtighed, som findes hos Erhvervets Udøvere, Redere og Søfolk, har Dansk Skibsfart altid været blandt de førende i Verden. Men danske Redere og Søfolk kan ikke ændre de gældende økonomiske Grundlove. Om vor Skibsfart vedblivende skal kunne hævde sin høje Standard under den knivskarpe Konkurrence, som raader rundt om i Verden, hvor den har sit Virkefelt, vil det være nødvendigt, at forstaaelsesfuldt og loyal Samarbejde om Tilpasning under disse Love finder Sted mellem alle de Faktorer, som er bestemmen- de for dens Udvikling.

Heldigvis synes der hos rette vedkommende at opvokse en stadig større Forstaaelse heraf, men det kan dog ikke ofte nok indskærpes, at det nu bør være Slut med at stille vidtgaende skattemæssige og sociale Krav, som Erhvervet ikke kan bære, uden at det gaar ud over dets Trivsel og Udvikling.

Lad Talen om, at Nedsættelse af Arbejdstiden eller Forøgelse af Bemanningen vil give mere Beskæftigelse forstumme, naar Sandheden dog er den, at det tværtimod vil medføre forøget Arbejdsløshed, naar Rederierne som Følge af saadanne Foranstaltninger bliver nødsaget til at sælge eller oplægge deres Skibe, fordi de ikke kan drives under konkurrencemæssige Vilkaar.

Lad Erhvervet blive fri for Gang paa Gang — selv i Rigsdagen — at høre for, at det udbetaler for store Udbytter, naar det dog er en Kendsgerning, at Gennemsnittet af Rederiernes Udbytter over en lang Aarrække ikke er mere end Renten af Kreditforeningsobligationer, og naar Skibsfartens Fortjenester i enkelte gode Aar i første Række er medgaaet til Dækning af store Tab fra foregaaende Aar og derefter er

kommet det hele Samfund til Gode gennem øgede Lønninger, Bygning af nye Skibe, Skatter etc.

Det skal kunne betale sig at drive Skibsfart, ellers faar man ingen til at sætte Kapital og Arbejde ind herpaa, og det er den højst mulige Rationalisering, som skal skabe Grundlaget for Dansk Skibsfarts fortsatte Eksistens og gøre Erhvervet konkurrencedygtigt overfor den store fremmede statssubventionerede Skibsfart; men Rationalisering koster Penge og derfor maa Næringen ikke berøves sine Driftsmidler.

Dansk Skibsfart er lastet med finansielle Byrder til Grænsen af sin Bæreevne; klogt og forsigtigt Sømandskab vil paakræves for at føre Erhvervet frem paa dets videre Fart og undgaa Forlis.

### KOKS-IMPORTEN

Det internationale Kokskartels Forretningsudvalg har aflagt Besøg i Danmark og de andre nordiske Lande, hvor de har ført Forhandlinger med Koksimportørerne. Der er som almindelig kendt Utilfredshed med Kartellets Priser, som anses for altfor høje, og de mange Protester har altsaa nu ført til, at Koks-kartellet har ønsket at undersøge Forholdene.

Normalt plejer Prisansættelsen at finde Sted allerede i Marts—April, men Kartellet vil altsaa nu først træffe sine Beslutninger, naar Forhandlingerne med de nordiske Importører er endt.

Kokskartellet, som omfatter Producenterne i England, Tyskland, Polen, Belgien og Holland, havde sendt 17 Repræsentanter for Ledelsen hertil. Blandt Forhandlerne var Kokskartellets Præsident, Chefen for Conssett-Værkerne i Newcastle, Mr. Alsop, Lederne af det westfalske Kokssyndikat, Direktørerne Russel og Weidmann, Dir. Lehmann fra de hollandske Statsgruber, samt Kartellets Sekretær, M. Leslie O'Connor, fra Cokerie du Drabant. Til Stede var tillige 25 af Danmarks største Koks-Importører med Direktør Adler Svanholm, Det danske Kulkompagni, i Spidsen. Direktør Svanholm er Formand for de skandinaviske Kulimportørers Forening.

Sidst man fra dansk Side førte direkte Forhandlinger med Kartellets Ledelse var i London i Juni Maaned i Fjor, og man fremhævede ved denne Lejlighed paany, at de nordiske Landes Koksimport var i Tilbagegang, fordi Kartellets Pristaktik syntes at virke ødelæggende paa Forretningerne. Kort før Nytaar sendte Kartellet derefter en teknisk Delegation til de nordiske Lande for at studere dette Markeds Anvendelse af Kul, Koks og Olie. Om Resultatet af dette Besøg hørte man kun lidt, men da det er blevet betydet Kartellet, at en Prisnedsættelse for Koks er nødvendig, hvis man vil bevare den nordiske Del af Verdensmarkedet, venter man, at de nye Forhandlinger skal føre til den ønskede Ændring.

Fra dansk Side har man gjort opmærksom paa, at Forskellen mellem Priserne paa Kul og Koks er saa stor, at de skandinaviske Koksimportører kun med største Vanskelighed kan være med i Konkurrencen. Sker der ikke nogen Ændring i dette Forhold, kan det komme saa vidt, at man simpelthen maa standse Koksimporten. Berettigelsen af de skandinaviske Importørers Krav er paa enhver Maade dokumenteret, og der skulde nu endelig være Udsigt til at naa et Resultat. Man har imidlertid den Vanskelighed at kæmpe med, at de internationale Priser nu i Almindelighed er for opadgaaende, bl. a. som Følge af de forskellige Landes store Beredskabsindkøb.

## SVERIGES REDERIFORENINGS AARSMØDE I HELSINGBORG

Ved den svenske Rederiforenings Aarsmøde i Helsingborg i sidste Uge genvalgtes til Bestyrelsesmedlem Skibsreder *Gunnar Carlsson*, Göteborg, Admiral *Hans Ericson*, Stockholm, Generalkonsul *Fritz Sternhagen*, Göteborg, Generalkonsul *Axel Ar:son Johnson*, Stockholm, Skibsrederne *Per Waller*, Göteborg, og *Joh. Gorthon*, Helsingborg, Konsul *Axel Jonsson*, Göteborg, Direktør *Herman Hoogland*, Stockholm, Konsul *Carl W. Winck*, Helsingborg, og Skibsreder *Sven Redig*, Helsingborg. Til Bestyrelsessuppleant efter Skibsreder *J. E. Manne*, Göteborg, der er død, og Skibsreder *Morgan Wedlin*, Helsingborg, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Direktør *Rudolf Hellberg*, Göteborg, og Kaptajn *Hans Lundgren*, Helsingborg.

### RØDBY-FEMERN RUTEN

Spørgsmaalet om Fugleflugtslinien over Rødby—Femern har Gang paa Gang i Aarenes Løb været fremme til Debat, uden at der er kommet noget ud deraf. Nu synes Tyskland, at der her er Mulighed for en ny Autostradas Gennemførelse, og straks er vi der paa Pletten. Lige siden C. F. Tietgen i 60'erne og 70'erne gik ind for denne Rute, har der været fablet om den. Den Gang strandede Planen paa finansielle Vanskeligheder. Siden alledte Gedser-Rutens Aabning i 1886 Opmærksomheden fra den korteste Vej. Men Bygningen af Jernbanen til Rødby fik Interessen for Fugleflugtslinien til at dukke op igen og førte i 1910 til Dannelsen af Femern Rute Komitéen. Komitéen har siden stadig holdt Tanken og Interessen for Fugleflugtslinien levende, men trods alt har det i mange Aar været en March paa Stedet.

Efter Aabningen af Storstrømsbroen i 1937 har vi i Danmark været parate til at lede en omfattende Trafik over Rødby. Gennemførelsen af en Landevejstrafik over Rødby vil forholdsvis let kunne lade sig etablere; en Jernbaneforbindelse vil derimod kræve Nyanlæg.

I mange Aar viste man fra tysk Side ikke større Interesse for Sagen, endside Villighed til at træffe de mere vidtgaaende Foranstaltninger, som er nødvendige paa den tyske Del af Fugleflugtslinien til Hamborg, deriblandt Bygningen af en Dæmning eller Bro over det  $1\frac{3}{4}$  km brede Femernsund. I denne Henseende er der imidlertid sket en afgørende Forandring, idet Tyskerne nu er parate. Tyske Embedsmænd fra Trafikministeriet har opfordret til en dansk-tysk Forhandling om Etableringen af en Forbindelse over Rødby—Femern. Senere har der gennem Ministeriet paabegyndt Forarbejder til Løsning af den tyske Del af Opgaven. Som Led heri har tyske Teknikere undersøgt Terrænet og arbejder med en Plan om Udbygning af Jernbanen fra Grossenbroder Færge ved Femernsund til Lübeck—Hamborg.

Fra de danske Trafikautoriteters Side er man interesseret i Sagens Løsning.

### A. P. MØLLERS REDERIER

Bestyrelsen for Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Svendborg« har udsendt følgende Meddelelse om Regnskabet for 1938:

Af dette Selskabs regnskabsmæssige Overskud (inkl. Overførsel fra 1937 Kr. 600,077) foreslaas Kr. 1,800,000 anvendt til Afskrivning og Henlæggelser, Kr. 414,000 udbetalt som Restudbytte til Aktionærerne, 10 pCt., og Kr. 794,313 overført i ny Regning.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet af 1912, Aktieselskab, har udsendt følgende Meddelelse om Regnskabet for 1938:

Af dette Selskabs regnskabsmæssige Overskud (inkl. Overførsel fra 1937 Kr. 681,158) foreslaas Kr. 2,050,000 anvendt til Afskrivning og Henlæggelser,

Kr. 600,000 udbetalt som Restudbytte til Aktionærerne, 10 pCt., og Kr. 720,055 overført i ny Regning.

I April Maaned udbetaltes der Aktionærerne i de to Rederier et a conto Udbytte paa 10 pCt.; hertil kommer nu et Rest-Udbytte paa andre 10 pCt., og A. P. Møller udbetaler saaledes for 1938 sine Aktionærer ialt 20 pCt. i Udbytte. I 1937 fik A. P. Møllers Aktionærer 30 pCt. i Udbytte, i 1936: 26 pCt. og hvert af de foregaaende Aar 15 pCt. I øvrigt maa det erindres, at de to Selskaber i Eftersommeren 1937 udvidede deres Aktiekapitaler med 50 pCt., 1912 fra 4 til 6 Mill. Kr. og Svendborg fra 2,76 til 4,4 Mill. Kr.

De to Selskaber har i 1938 betalt omtrent 4,9 Mill. Kr. i Skatter. For 1937 kalkuleredes der i Fjor med ca. 4,8 Mill. Kr. i Merindkomstskat alene.

Overskudet af Partsrederiet andrager for 1938 11.946.855 Kr. mod 14.749.614 Kr. i 1937. Overførslen var i Fjor paa 923.000 Kr. mod 738.000 Kr. i 1937, og dertil kommer for 1938 en Indtægt paa 14.500 Kr. paa Agiokontoen, der i det foregaaende Aar udviste et Minus paa 5500 Kr. Renteindtægten er for 1938 22.900 Kr. mod 27.500 Kr. for 1937.

Udgifterne er noget større i Fjor end i Forfjor. Til Klassifikationer er medgaaet ca. 53.000 Kr. mod 36.800 Kr. i 1937, og diverse Omkostninger har i Fjor andraget ca. 317.000 Kr. mod ca. 290.000 Kr.

I alt bliver der til Disposition i Partsrederiet for 1938 12.526.864 Kr. mod 15.173.321 Kr. for 1937. Der overføres 2½ Mill. Kr. — mod 4 Mill. Kr. i Fjor — til hvert af de to samarbejdende Selskaber, »Dampskibsselskabet af 1912« og »Dampskibsselskabet Svendborg«.

Der afskrives for 1938  $4\frac{1}{2}$  Mill. Kr. paa Skibene mod 3.250.000 Kr. for 1937. Til Fondet for Klassifikationer henlægges 200.000 Kr. mod 250.000 Kr. det foregaaende Aar, og til Konto for Nybygninger henlægges 2 Mill. Kr. mod 2.750.000 Kr. forrige Gang.

Ser man bort fra Tilførslen paa de  $2\frac{1}{2}$  Mill. Kr. paa Partsrederiet, havde »Dampskibsselskabet af 1912« i Forvejen et Overskud paa 3.281.899 Kr., naar Overførselen, indvundne Renter og Avance paa fremmed Valuta medregnes. Paa samme Maade havde »Dampskibsselskabet Svendborg« et eget Overskud paa 2.333.493 Kr. De tilsvarende Tal var for 1937 5.419.681 Kr. for »1912« og 3.741.788 Kr. for »Svendborg«. Men heri fragaar saa Kaplak, Tantième, Honorarer, Klassifikationer og diverse Omkostninger.

I »Dampskibsselskabet af 1912« fordeles Overskudet saaledes. Aktionærerne faar 1,2 Mill. Kr. mod 1,8 Mill. Kr. i Fjor, de Kommitterede 18.000 Kr. mod 45.000 Kr., til Amortisations-, Reserve- og Fornylsesfondet henlægges uforandret 600.000 Kr., til Konto for Nybygninger 700.000 Kr. mod 800.000 Kr. i Fjor, til Dispositionsfondet 600.000 Kr. mod 400.000 Kr., og til Fondet for frivillige Understøttelser uforandret 150.000 Kr. Til det nye Aar overføres 720.000 Kr. mod 681.000 Kr. i Fjor.

Desuden henlægdes i Fjor 500.000 Kr. til lovmæssigt Reservefond, der ingen Henlæggelser faar i Aar.

I Dampskibsselskabet »Svendborg« faar Aktionærerne 828.000 Kr. mod 1.242.000 Kr. i Fjor. Til Afskrivningsfondet henlægges uforandret 650.000 Kr., til Konto for Nybygninger 1 Mill. Kr. mod 750.000 Kr. i Fjor og til Fondet for frivillige Understøttelser uforandret 150.000 Kr. Til det nye Aar overføres 794.000 Kr. mod 600.000 Kr. paa forrige Regnskab.

Desuden henlægdes i Fjor 345.000 Kr. til lovmæssigt Reservefond og 200.000 Kr. til Dispositionsfondet, der intet faar i Aar.

De A. P. Møllerske Rederier har i det forløbne Aar indsejlet i alt 15.568.500 Kr. som Overskud af Skibene, men uden Fradrag af Kaplak, Tantième, Klassifikationer, Omkostninger i Land, Skatter o. s. v.

Det tilsvarende Tal var for det store Skibsfartsaar 1937 22.334.874 Kr.

I Skibsreder A. P. Møllers Beretning for 1938 hedder det bl. a.:

»Det forløbne Aar var for almindelig Skibsfart et daarligt Aar, men takket være en Del gunstige Forudsætninger blev Resultatet dog for de to Selskaber tilfredsstillende. Skibe, som ikke høstede godt heraf, tjente derimod kun lidt eller intet, og har til Dels maattet ligge stille. Udsigterne for indeværende Aar former sig paa dette Felt alt andet end lyse, og Kontrakter har maattet fornyes til meget trykkede Rater.

Tankmarkedet var gennemgaaende lavt, men fra det særlig paa dette Felt ekceptionelt høje Niveau i 1937

havde de 2 Selskaber en Del gunstige Forudslutninger, og det samlede Resultat er derfor meget smukt. Niveauet er nu lavt.

Driften af Selskabernes Ruter forløb uden alt for store Vanskeligheder og med nogenlunde gunstigt Resultat.

I Aarets Løb solgte »Svendborg« de to Nord- og Østersøbaade »Inge Mærsk« og »Hertha Mærsk«, og »1912« overtog S/S »Marit Mærsk«, en middelstor ret hurtig Damper, egnet til Frugtfart. Sammen med »Svendborg« overtog »1912« endvidere en ny Linjebaad M/S »Hulda Mærsk«. Derimod afhændede de to Selskaber kort før Færdiggørelse en ca. 14,600 Ton Tanknybygning, kontraheret i 1936.

Forholdene for international Skibsfart under dansk Flag kan nok give Anledning til Betænkelighed. Nationale Hensyn ved Valg af Tonnage træder mere i Forgrunden og Konkurrencen fra billigt sejlene Lande vokser, ligeledes Trykket fra de subsidierende Lande, til hvilke Storbritannien nu ogsaa er gaaet over. Om dette i det lange Løb vil være til Gavn for britisk Skibsfart, har jeg dog personlig mine Tvivl; Morfin plejer jo ikke at give virkelig Sundhed! Dansk Skibsfart, der desværre i de senere Aar viser Tilbagegang, kan, saa vidt jeg kan se, kun drives efter Principet »survival of the fittest« (den Stærkeres Ret) og kun bestaa som en fuldt selvhjulpen Næring, men for at dette skal lykkes, udkræves noget større Forstaaelse fra danske Myndigheder og større Varsomhed med at paalægge Erhvervet Byrder.

Efter at Dampskibsselskabet »Svendborg« har solgt de 2 Nord- og Østersøbaade, er de to Selskaber praktisk talt ude af denne Fart, som var deres Vugge og stadig er det naturlige Felt for dansk Skibsfart. Udgifter og Byrder har været for store. Det samme Tryk mærkes i tillagende Grad ogsaa for 3—4000 Tons Skibe, og den i Aar gennemførte nye Bemandingslov rammer beklageligvis særlig disse Skibe. Skulde Danmark blive tvunget ud ogsaa af denne Fart, vilde meget slaas i Stykker.

### SKIBSFARTENS SOCIALE UDGIFTER

Fra Skibsfartens Side kan man kun med Tilfredshed notere de Ord, der udtaltes paa Arbejdsgiverforeningens Generalforsamling af Formanden, Oldermænd *Esper Eising*.

I sidste Del af sin store Tale anstillede Oldermænd Eising en Række interessante Betragtninger over de mange nye socialpolitiske Love, som har givet Foreningen et betydeligt ekstra Arbejde.

Han omtalte først, at det af de to Hovedorganisationer nedsatte Udvalg omsider er naaet saa vidt, at Administrationen af »Overarbejdsloven« har faaet fastere Form. Administrationen af Loven har medvirket til at afbøde de værste Konsekvenser af den ret uheldige Lov, som langt fra har faaet den Betydning som Middel mod Arbejdsløsheden, som man havde tænkt sig ved Lovens Vedtagelse, men som paabyrder Virksomhederne mange praktiske Vanskeligheder ved Arbejdets Tilrettelæggelse. Loven virker alt for tungt og usmidigt og burde aldrig have eksisteret. Det maa dog i denne Forbindelse indrømmes, at i de Tilfælde, hvor en Dispensation fra Loven har været af større praktisk Betydning, er det ogsaa lykkedes at opnå en saadan Dispensation fra Afspadseringsreglen.

Den praktiske Gennemførelse af Ferieloven har ogsaa i det forløbne Aar givet Anledning til en lang Række Møder. Det er noget beskæmmende, at betydningsfulde Tvivlsspørgsmaal om Lovens rette Fortolkning først i den allerseneste Tid er blevet afgjort og enkelte mangler endda endnu, til Trods for, at vi nu er saa langt fremme, at de første Feriepenge allerede er blevet udbetalt.

Formanden kom ind paa en Omtale af den foreliggende Betænkning om et Udkast til en ny almindelig Arbejderbeskyttelseslov, omfattende praktisk talt alt Arbejde paa Landjorden. Efter Udkastet skulde den nye Lov erstatte den hidtil gældende Fabriklov, Døgn driftslov, Dampkedellov, Bagerilov, Lov om Børns og unge Menneskers Arbejde og Lukkeloven.

Loven omfatter Beskyttelse for Arbejdere, Arbejdsledere, Kontorpersonale og højt betroede Værkstedsfunk-

tionærer, alt sammen saa uensartede Forhold, at en Lovgivning af denne Art enten maa blive saa udførlig, at den bliver uoverskuelig, eller ogsaa maa holdes i ganske almindelige Vendinger, der overlader alt til Administrationens vilkaarlige Skøn, og mod en saadan Lovgivnings Teknik maa Arbejdsgiverforeningen advare og protestere, og det saa meget mere, som Administrationens Afgørelser ofte kan være af betydelig økonomisk Rækkevidde.

Man maa ogsaa anse det for upaakrævet i en Arbejderbeskyttelseslov at oplage udførlige Bestemmelser om Arbejdstidens og Hvileperiodernes Beliggenhed, da saadanne Spørgsmaal mest hensigtsmæssigt ordnes igennem Organisationernes Overenskomster.

Arbejdsgiverforeningens Hovedopgave er jo, sluttede Formanden, at være medvirkende til, at det danske Erhvervsliv kan udfolde sig under de bedst mulige Forhold, helst saaledes, at der er Muligheder for Fremgang, og for at dette kan ske, er det nødvendigt, at de Byrder, der lægges paa Erhvervslivet, ikke bliver større, end de kan bæres. Vi skulde gerne arbejde hen til, at vi selv kan beskæftige vore dygtige danske Arbejdere i Stedet for at sende dem til Udlandet, hvor man ganske vist gerne vil have dem, men hvor de i hvert Fald ikke kommer til at virke til Gavn for det danske Erhvervsliv.

Denne Arbejdsgiverforeningens Hovedopgave: at være medvirkende til, at det danske Erhvervsliv kan virke under de bedst mulige Forhold, har vi ogsaa i det forløbne Aar kunnet arbejde med paa fredelig Maade. Det er muligt, at vi snart faar helt andre Opgaver, som bliver os paatvunget udefra, hvor det mægtige Uvejr stadig truer med at bryde løs. Men i hvert Fald har vi Lov til at haabe, at vi ogsaa i det kommende Aar maa faa Lov til at arbejde videre paa denne vor Hovedopgave.

Mange af disse Synspunkter har allerede været fremsat af Skibsfarten, og i det store og hele kan Arbejdsgiverforeningens Formands Udtalelser underskrives af det danske Skibsfartserhverv.

### NORGES NYE TANKBAADE

En meget betydelig Tankbaadsflaade er for Tiden under Bygning til norske Redere. For det første 11 Baade paa ialt 157,950 Tons d.w. Det drejer sig endvidere om 8 Baade til Levering i dette Aars 2den Halvdel, og disse Baade er paa tilsammen 114,300 Tons d.w. Til Levering i 1ste Halvaar 1940 er 12 Baade paa tilsammen 172.500 Tons d.w. Til Levering i 1ste Halvaar 1941 er 5 Baade paa tilsammen ca. 76,150 Tons d.w. og til Levering i 2det Halvaar 1941 7 Baade paa tilsammen ca. 101,800 Tons d.w. Det er ialt 43 Baade paa tilsammen 622,700 Tons d.w. Som det vil ses er Gennemsnitsstørrelsen ca. 14,500 Tons. Det menes at Bestillingerne dog er endnu større, og her er kun Tale om Tankbaade over 10,000 Tons d.w.

### DE ENGELSKES STATSKØB AF HANDELSSKIBE

Der er i London offentliggjort et civilt Tillæggsbudget paa 3,350.000 Lstr., hvori blandt andet 2,100,000 Lstr. til Køb og Vedligeholdelse af Handelsskibe. I en medfølgende Note henvises der til Regeringens Beslutning om at købe og vedligeholde passende Handelsskibe som Reserve til Brug i Nødstilfælde. Der vil snarest muligt blive forelagt Lovforslag til Godkendelse af Regeringens Planer, men Tilvebringelsen af en Reserve var paatrængende nødvendig. Beløbet til Køb af Skibe er begrænset til 2 Millioner Lstr., medens de øvrige 100,000 Lstr. er bestemt til Vedligeholdelse og andre Udgifter, der maatte komme til. Den kommende Lov vil give Handelsministeriet Bemyndigelse til at købe og sælge Skibe og vedligeholde dem i en saadan Stand, at de kan tages i Brug med kort Varsel i paatrængende Tilfælde.

Resten af Tillægsbudgettet, nemlig  $1\frac{1}{4}$  Mill. Lstr., staar i Forbindelse med Landbrugsministeriets Planer til Forøgelse af Hjemmeproduktionen af Levnedsmidler i Tilfælde af Krig, idet Regeringen har anset det for ønskeligt at tilvejebringe en Reserve af Tractorer og andre Landbrugsmaskiner, som der vil blive Brug for til at forøge det opdyrkede Areal.

### NORGES SKIBSFART I 1938

Haugesunds Rederiforenings Aarsberetning for 1938 giver et meget klart og overskueligt Billede af Forholdene for norsk Skibsfart i sidste Aar. Det hedder saaledes deri:

Det Aar, der er svundet, har i det store og hele ikke været godt. De Forventninger, man nærrede ved Aarets Begyndelse var maaske ikke saa store, men man kan nu se, at Aaret ikke engang tilfredsstillende dem. Den Nedgang paa Fragtmarkedet, som begyndte tidligt paa Efteraaret 1937 og blev særlig mærkbar i Aarets sidste Maaneder, har fortsat, og Stillingen ved Aarsskiftet var desværre den, at det igen ofte var vanskeligt at faa Beskæftigelse for Skibene. Derom vidner ogsaa Oplægningerne rundt omkring. De Rater, som nu kan faas, er saa lave, at det i mange Tilfælde er meget vanskeligt at faa »Enderne til at mødes«, og ofte bringer Rejserne Tab.

Aarsagen til den fortsatte Nedgang paa Fragtmarkedet maa sandsynligvis tilskrives de stadig urolige Forhold rundt om i Verden. Rustningerne har fortsat i stigende Grad, og den Frygt for Krig som dette har medført, har bevirket, at der disponeres paa kort Sigt af alle, som driver Forretning. Ophobninger af store Varelagre i den hektiske Opgangstid for et Par Aar siden synes ogsaa at have medvirket, at Behovet for Varetransport er blevet mindre saalænge Tømningen af Lagrene staar paa. I Dag er Stillingen den, at Rustningerne fremdeles hjælper med til at holde Skibene gaaende. Hvorledes Situationen vilde have været, om Rustningerne ikke havde fortsat, kan man vanskelig forestille sig. Men det skulde alligevel synes rimeligt, at fredeligere Forhold og en roligere Stemning i Verdenspolitikken vilde faa Verdenshandelen til at kvikke op og føre til, at man ikke nærrede Ængstelse for at disponere paa længere Sigt.

En medvirkende Aarsag til Nedgangen i Fragterne var nok ogsaa den højest usædvanlige Fordeling af Verdens Kornhøst, idet man i Europa fik en stor Kornhøst, som nødvendiggjorde mindre Import, og dette Forhold har jo stor Indflydelse paa de oversøiske Fragter.

Andre Aarsager som har været medvirkende til Nedgangen i Fragterne er de mange Restriktioner paa Verdenshandelen, Kvotesystem, Importforbud og Valutavanskeligheder.

Krigen i Spanien har medført, at norsk Tonnage mistede et gammelt, indarbejdet Marked, og selv om en Del af norsk Tonnage har kunnet deltage i Fart paa Spanien, er der alligevel tabt adskilligt.

Krigen i Østen har ogsaa skadet meget, særlig paa Grund af, at Japanerne har hindret andre Nationers Skibe i at trafikere Yangtze- og Kantonfloden.

Erfarne Folk hævder, at der efter vanskelige Aar kommer bedre Tider for Skibsfarten, men Erfaringerne fra de sidste Aar lyder paa, at det gamle hævdvundne ikke længere holder Stik. Den sidste Opgang varede altfor kort for norsk Skibsfart, der blev ikke Tid til at indhente, hvad der tabtes i de mange daarligere Aar. Skibsfarten havde haft uendelig god Brug for en Del jævnt gode Aar, saa den kunde have konsolideret sin Stilling. Gennemsnitsresultaterne for en Del Aar viser sig ikke tilfredsstillende.

Den Forøgelse af Udgifterne, som har fundet Sted i mange Aar, har fortsat i 1938. Priserne paa Verdensmarkedet er gaaet ned, men det tager Tid, før det virker for vort Vedkommende. Assurancepræmier-

ne stiger paa Grund af forøgede Reparationsudgifter og uheldige Resultater assurancemæssigt. Mandskabskontoen øges hastigt, og naar den nye Bemandskalskala og den nye Lov om Arbejdstiden til Søs gennemføres i Løbet af Foraaret, maa vi desværre være forberedt paa en ret kraftig Forøgelse som Følge af de Forandringer, som Rederne der bliver paatvunget — trods de kraftigste og ihærdigste Protester. Det er i højeste Grad urimeligt, at Statsmyndighederne paa lægger Skibsfarten øgede Byrder, som kan betyde en Trusel mod dens Eksistens.

Samarbejdet mellem norske Redere og Kolleger i andre Lande har fortsat efter samme Linie som i de senere Aar.

Paa de norske Rederes Vegne gav Norges Rederforbund sin Tilslutning til de engelske schemes for Minimumsfragter i Kornfarten, og Samarbejdet herom gælder ogsaa for 1939. En lignende Tilslutning med bindende Virkning blev fra 1. Januar 1938 givet til Mindstefragter i Trælastfarten paa Østersøen og Hvidhavet. Tilslutningen gjaldt for 1938, og Planen blev som bekendt ikke fornyet for det følgende Aar. Mens vore Redere herfra har forholdsvis beskeden Interesse i Kornfarten, har vore Interesser i Trælastfarten tidligere været af ganske andre Dimensioner. Desværre blev 1938 et Skuffelsens Aar, idet kun ganske faa norske Skibe kom med i disse Transporter paa Mindstefragtplanens Betingelser. Mange Skibe, som havde sat deres Haab til denne Trade, maatte oplægges hele Sæsonen. De stærkt reducerede Kvantaa Trælast som blev skibet (fra Østersøen alene over 300,000 Stds. mindre end i 1937) sammen med det øvrige daarlige Fragtmarked, var nok den virkelige Aarsag til, at Mindstefragtplanen i Trælastfarten for 1938 ikke viste den Fremgang, man havde haabet.

Tankfragterne er det gaaet betydeligt ned ad med, og de ligger nu adskilligt under Halvdelen af, hvad de var ved Aarets Begyndelse. Det er tvivlsomt om det overhovedet er Forretning at sejle, og en Del Tankbaade er blevet lagt op. Tankpoolen har haft en vanskelig Opgave, men er nu af stor Betydning.

Vestindiamarkedet er ogsaa kommet saa lavt, at det er beundringsværdigt, at Rederne kan holde deres Skibe gaaende i denne Fart.

De Vanskeligheder, som Sømandsklubben i Amerika har skabt for norske Skibe ved at fratage dem lovlig hyret Mandskab, fortsatte ogsaa i det forløbne Aar, men er i den senere Tid stilnet af specielt efter at der blev oprettet et nordisk Forhyringskontor i New York.

Et Forhold som virker mere og mere nedslaaende paa norske Redere er den stadig forøgede Beskyttelse, som andre Landes Myndigheder yder deres egen Handelsflaade — Subsidiepolitikken. Den Fordel, norske Redere har haft af at kunne drive deres Skibe rationelt og fornuftigt, bortelimineres derved fuldstændigt.

Her hjemme er der ikke Tale om Subsidier, hverken fra Rederierne eller fra Myndighederne, tværtimod har Myndighederne travlt med at forøge de Byrder, Skibsfarten allerede har at bære.

Som det kunde ventes er Kontrahering af ny Tonnage stilnet af, og man ser kun af og til Rapporter om Nykontraheringer, til Trods for at Værfternes Priser for Nybygninger er gaaet adskilligt ned.

### FINLANDS SKIBSFART OG ØVRIGE ERHVERV

I en Indberetning fra det danske Gesandtskab i Helsingfors oplyses, at Udenrigshandelen var betydelig mindre end Aaret forud, og Handelsbalancen viste for første Gang siden 1929 et Underskud paa 181 Mill. Fmk. Dette skyldes i første Række, at Finlands vigtigste Industriprodukter som Følge af Verdenskon-

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Kornmarkederne har ligget væsentlig roligere i den forløbne Uge og Rateniveauet har paa Grund af den ringere Efterspørgsel været noget vigende. Dette gælder naturligvis ikke alene for Kornfarten, men ogsaa de øvrige oversøiske Markeder har været under Indflydelse af den ringere Beskæftigelse paa Kornmarkederne.

River Plate Markedet, som er det toneangivende Kornmarked, var betydelig mere afdæmpet, og den ringere Efterspørgsel bevirkede, at Rateniveauet faldt helt ned til 6d. à 1/- over Minimalraten. Der sluttedes ialt ca. 15 Baade for Lastning Juni/Juli og August. Enkelte mindre Baade opnaaede noget større Tillæg.

Fra Australien var Efterspørgslen ligeledes begrænset. Tidligt paa Ugen sluttedes der 3/4 Baade til U.K. Cont. Option Far East til omkring Minimalraten. Fra Sydafrika var der ret stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Majs tidligt paa Ugen, men senere faldt ogsaa dette Marked noget til Ro. Der sluttedes en Del Baade til Rater omkring 20/- Basis Cape Town/p.p. U.K. Cont. Juli/August Lastning, ligesom enkelte større Baade opnaaede samme Rate fra Cape Town til St. Lawrence. Rateniveauet ligger i Dag næppe over 18/- Basis Cape Town/U.K. Fra St. Lawrence/Northern Range og Golfen har Efterspørgslen været stærkt begrænset. En enkelt handy Baad sluttedes fra Northern Range til Minimalraten, ligesom en 35.000 Qrs. engelsk Damper sluttedes fra Golfen. Fra Nordpacific sluttedes dansk Dieselskib til 26/6d. for Juni Lastning til U.K., men for lignende Forretning indikerer Befragterne i Dag 1/- mindre. Hvede fra Portland til Shanghai sluttedes til \$3.67½ pr. 2000 lbs., hvilket kan gentages. Fra Sortehavet viste Russerne en Smule Interesse for Korntonnage, og enkelte Baade blev sluttet paa Basis af 11/- Antwerp/Rotterdam med 9d. extra for U.K.

De øvrige oversøiske Markeder viste svagere Tendens. Scrapjern Northern Range/U.K. sluttedes til 18/-. Til Gdynia betaltes 20/-, og til Japan sluttedes enkelte Baade til 20/- à 21/-.

Sukker fra Vestindien til Europa er roligt. Raterne ligger nominelt omkring 19/- Basis Cuba/p.p. U.K. Cont.

Fra Pacifickysten noteres stadig en Del Scrapjernslaster til Japan, men ogsaa for disse er Tendensen nedadgaaende, idet der i Dag næppe kan opnaas over \$4.15. Paa f.i.o. Basis fra Vancouver til U.K. sluttedes tidligt paa Ugen 7500 Tons Dieselskib til 27/- for Juli Lastning. Befragternes Noteringer i Dag ligger ikke over 25/- For Lumber fra Br. Columbia til Au-

stralien noteres £7500.- f.i.o. for en Baad paa 470.000 cbft. bale. Der er ligeledes Efterspørgsel efter Tonnage fra British Columbia til Sydafrika; Rateniveauet ligger omkring £13.000.- f.i.o. for 470.000 cbft. Baad.

Paa Østens Markeder har Forandringerne været minimale. Soyabønner ligger nominelt omkring 26/-, og Ris fra Saigon indikerer 27/6d. For begge Markeders Vedkommende gælder det dog, at der næppe findes positiv Forretning.

Fra Indokina sluttedes græsk 7500 Tonner til 25/6d. til Port Campha/Rouen, og 8000 Tonner sluttedes Port Redon/Marseilles til 22/3d. Der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage til franske Atlanterhavshavne, og der kan antagelig faas 25/- i Dag. Befragterne er ligeledes aabne for Tonnage for Antracit fra Port Campha til Montreal, for hvilket de noterer 20/- f.i.o.

Fra Java sluttedes en 8000 Tonner til Rotterdam for Juli Lastning til 26/-, hvilket kan gentages for første Halvdel August Lastning.

De indiske Markeder var meget rolige, og der er kun lidt positiv Forretning.

Tidligt paa Ugen sluttedes et Par Baade til 27/6d. fra Karachi Siden, ligesom en enkelt Baad sluttedes fra Madraskysten til 29/6d.; begge for Juli Lastning. Disse Rater kan dog næppe opnaas i Dag. Kul fra Calcutta til Shanghai sluttedes gentagne Gange til omkring 7¾ Rupee, hvilket kan gentages. Chrome Erts fra Karachi til USNH betaltes med 25/9d.

Paa de europæiske Markeder har Forandringerne ikke været stort. Der er noget bedre Efterspørgsel paa Trælastmarkederne, men endnu er de opnaaelige Rater ikke tilfredsstillende. Paa Grund af de mange nye Laster, der kommer i Markedet, synes Redernes Tiltro til gunstig Udvikling dog stigende, og Tonnagen udbydes af denne Grund derfor kun yderst reserveret. Kulraterne fra Østkysten til Danmark er uforandrede, og det samme gælder de udgaaende Kulmarkeder fra England og Continentet til Middelhavet og River Plate. Middelhavet/hjem har vist noget bedre Aktivitet, men Rateniveauet er nærmest uforandret. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes: Alger/Workington 9/7½d. for Erts, Sfax/London River 11/- for Fosfat.

Paa Tiinechartermarkedet er der stadig Efterspørgsel efter moderne Dieseltonnage. For almindelige 11/11½ Knobs Baade ligger Raten omkring 5/- Levering og Tilbagelevering U.K. Cont. for 9/12 Maaneder. Hurtigere Baade kan opnaa noget mere.

I Vestindiafarten er Efterspørgsel stærkt begrænset. Rateniveauet ligger nominelt omkring \$1.40 for 3000 Tonnere.

junkturene ikke har kunnet finde tilfredsstillende Afsæfning.

Ialt er Eksporten, sammenlignet med 1937, i Mængde gaaet 13 pCt. ned. Værdien er for animalske Produkter forøget med 90 Mill. Fmk., medens den for Trævarer er gaaet 660 Mill. Fmk., for Papir 140 Mill. Fmk. og for andre Varer 60 Mill. Fmk. tilbage. Indførslen er i Forhold til 1937 i Mængde gaaet ubetydeligt tilbage, men Værdien af Indførslen er forholdsvist faldet stærkere, nemlig med 694 Mill. Fmk. til 8,612 Mil. Fmk. Nedgangen i Værdien skyldes en formindsket Indførsel af Raaprodukter og Faldet i Raastofpriserne. Indførslen af egentlige Forbrugsvarer er derimod steget noget.

Efter den finske Statistik viser Samhandelen mellem Danmark og Finland for Aaret 1938 følgende Tal: Indførsel fra Danmark 390,4 Mill. Fmk. efter Indkøbsland eller 314,8 Mill. Fmk. efter Oprindelsesland. Eksport til Danmark 271 Mill. Fmk. I 1937 var Indførselstallene henholdsvis 452,1 Mill. og 351,9 Mill. Fmk. og Eksporten 240 Mill. Fmk. Der er saaledes en Stigning i Finlands Eksport til Danmark og

en Nedgang i Indførselen af danske Varer. Stigningen i Eksporten maa sikkert ses paa Baggrund af, at den største Del af de Varer, Finland sender til Danmark, er paa Friliste, medens Nedgangen i Indførselen kan tilskrives flere tildels tilfældige Aarsager, saaledes at der i 1937 købtes et nyt Skib i Danmark, at der i Slutningen af 1938 udstedtes forskellige Indførselsforbud af Hensyn til Fare for Smitte af Mund- og Klovesyge, men sikkert ogsaa de Ønsker, der fra flere Lande, der aftager finske Produkter, gøres gældende overfor Finland om til Gengæld at aflage Varer fra vedkommende Lande.

Finlands Handelsflaade forøgedes i 1938 med 16 Skibe ialt med 42,300 Brutto Reg. Tons. Handelsflaaden omfattede ved Aarets Udgang 450 Skibe paa ialt 613,700 Brutto Reg. Tons. Af Motorskibe fandtes 17 paa ialt 34,400 Tons mod 10 paa ialt 13,300 Tons Aaret forud. Af Tankskibe fandtes 7 paa 9,100 Tons.

Skibsfarten paa Udlandet viser i 1938, sammenlignet med 1937, en Nedgang. Der ankom til finske Havne ialt 8056 Skibe paa tilsammen 5,590,180 Netto Reg. Tons og afgik 8030 Skibe paa 5,594,060 Tons.

# MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

## New Stevedoring Tariff of the Port of Riga

(fortsat).

### II. Discharging.

	Lats per unit
1. Grain in bulk .....	1.20 per ton
2. Coal .....	0.90 » »
3. Coal and patent fuel .....	0.90 » »
4. Chalk, ore and clay .....	1.30 » »
5. Cobble stones, chamotte stones, and stone chips ..	1.45 » »
6. Sulphur .....	1.80 » »
7. Apatite .....	1.40 » »
8. Pyrites and phosphate in bulk .....	1.10 » »
9. Phosphates in bags .....	0.85 » »
10. General goods and bagged goods .....	1.20 » »
11. Cargo of bagged goods only	0.95 » »
12. Salt in bulk .....	1.— » »
13. Herrings .....	1.— » »
14. Iron .....	1.20 » »
15. Agricultural machinery, sewing machines .....	1.40 » »

16. Goods in paper bags.....	1.20 per ton
17. Oilcake in bulk .....	1.35 » »
18. Wet skins, unrolled .....	1.50 » »
19. Glass balloons with acids ..	1.50 » »
20. Glass waste .....	1.60 » »
21. Automobiles and chassis..	5.— each
22. Deals, battens and ends..	2.80 per std.
23. Boards .....	3.20 » »
24. Oak and birch blocks ..	1.20 » cbm.
25. Pitprops .....	2.50 » fathom of 216 cfb.
26. Sleepers .....	0.60 » load of 50 cfb.

### III. Additions.

Following additions are quoted to the above rates:

- For overtime to each worker:
  - per first 3 overhours Ls 1.20 per hour.
  - per next overhours » 2.40 » »
- Insurance of labourers 7 per cent.
- Transport of labourers to Bolderaa.
- For timber from water from December 1st till March 31st — 70 per cent. extra.
- Sailing vessels with hand winches — 15 per cent. extra.
- Winchmen from shore — Ls 8.— per man and day.
- Guymen from shore — Ls 6.50 per man and day.
- For loading vessels at Riga Bay prices as in the port of Riga from shore.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skibskatastrofe ved Færøerne

Entrepreneur-Firmaet N. C. Monberg er blevet ramt af en frygtelig Ulykke, idet Sandsugeren »Sally«, som tilhørte Firmaet, er gaaet ned ved Færøerne i Mandags. Sandsugeren var paa Arbejde ude i Farvandet med en Tømmerflaade paa Slæb, da en haard Storm pludselig kom op, og da »Sally« sank, gik Besætningen, 6 Mand, i Redningsbaaden og forsøgte at bjerge sig i Land. Desværre lykkedes dette ikke, og kun en af de 6, Matros Andersen, blev reddet. De andre enten frøs ihjel eller blev skyllet over Bord.

De omkomne er: Ingeniør, cand. polyt. Niels Monberg. Søn af Selskabets Direktør, Kaptajn Chr. Hansen, Maskinmester Refslund Schou, Matros Eigil Olsen Gaarslev og Færingen Carl Olsen, Sørvag. De fire førstnævnte var alle hjemmehørende i København.

### Besejling af Tsingtao

Ifølge Meddelelse fra det danske Konsulat i Tsingtao er en Del af den derværende Havn blevet genaabnet for international Trafik. Havnen har siden December Maaned 1937, da den blev spærret af kinesiske militære Myndigheder ved Sænkning af Skibe i Havneindløbet, kun været tilgængelig for japanske Skibe. Den paagældende Lettelse vil dog foreløbig kun betyde, at et Par Skibe ad Gangen vil kunne faa Kajplads, medens en Del af de til Tsingtao ankomende Skibe stadig vil være henvist til at losse og laste paa Reden.

### »Alesia« totalt ødelagt

Lloyds Besigtigelsesmænd i Colombo meddeler, at det danske Motorskib »Alesia« er ganske ødelagt af Ilden. Maskinrummet er vandfyldt. For- og Agterdækket er sunket sammen og Bakken knust. De bombesikre Skodder er bøjede og Søen bryder over Skibet.

### »Niels R. Finsen« som Moderskib ved Grønland

Det dansk-norske Dampskibsselskabs Dampner »Niels R. Finsen« afgaar i Løbet af kort Tid til Thorshavn, hvor den skal tage 225 færøske Fiskere om Bord, og derfra gaar Rejsen til Grønland. »Niels R. Finsen« skal i Sommer fungere som Moderskib for Fiskekuttere ved Grønland.

### Verdenshandelen i 1938

»Basler Nachrichten« har foretaget en Udregning af 75 Landes Ind- og Udførsel i Aaret 1938 og er naaet til det Resultat, at disse Landes samlede Handel — og det vil praktisk taget sige Verdenshandelen — havde en Værdi af 27,6 Milliarder Dollars efter gammel Kurs. Sammenlignet med 1937, da de paagældende Landes Udenrigshandel opgjordes til 31,6 Milliarder Dollars, betyder det en Nedgang paa 4 Milliarder Dollars eller 13 pCt.

Bladet gør opmærksom paa, at det ved Vurderingen af disse Tal er uden Betydning, at Spaniens Udenrigshandel ikke er medregnet, eftersom dette Lands Omsætning med Udlandet i 1935 kun udgjorde 1,1 pCt. af den samlede Verdenshandel.

### Kanalen gennem Florida

Projektet om en Kanal gennem Florida, som allerede i 1935, efter at der var bevilget 4,500,000 Dollars til Forarbejder, blev henlagt af Kongressen, var forleden paany til Behandling i Senatet. Præsident Roosevelt, der ikke vil opgave dette Projekt, led forsaavidt et nyt Nederlag.

som Senatet nægtede at gaa med til at lade Arbejdet fortsætte og udsatte den videre Behandling herom.

### Odense Havn udvides

Planerne om den store Havneudvidelse i Odense bliver nu til Virkelighed. I et lukket Møde vedtog Byraadet det omfattende Projekt, der alene uden Afstaaelsessummen for de nødvendige Arealer, vil komme til at beløbe sig til op imod 4 Mill. Kr.

Odense Havn bliver herefter nu udvidet med Aaløkkeengen, der skal graves ud til Bassin. Kanalvejen bliver gravet af, og Vejen føres fremtidig langs Skovbrynet ind til Byen. Desuden kommer den store nye Næsbyvej, der forlængst er projekteret og som skal gennemføres i Forbindelse med Havneudvidelsen, og endelig skal Toldbodgade føres igennem helt til Toldboden.

Der bliver i Aaløkkeengen slaaet ialt 520 løbende Meter Bolværk, hvilket er ensbetydende med, at Havnens samlede Bolværksplads udvides med ialt 22 pCt. Af det nye Bolværk bliver de 60 Meter slaaet med 6 Meters Vanddybde og de 460 Meter med 7½ Meters Vanddybde.

Arbejdet paabegyndes i 1940 og vil vare 3—5 Aar.

### Patent

Kaptajn E. J. Saucant, Skaarup, har gennem Odense Patentbureau faaet Patent paa en Kursberegner til Skibsnavigering. Ved Brugen af dette Instrument venter man, at der vil kunne opnaas en stor Forenkling ved Skibenes Navigering, Opmaaling og Afregning af Kurser og Pejlinger og ien Brøkdæl af den Tid, det tager ved Brugen af de nu kendte Instrumenter.

### Red Star Line

Der har i nogen Tid været Tale om, at Red Star Linien der nu har Hjemsted i Hamborg, vil sætte sine Skibe under belgisk Flag; det ser ud til, at det bliver Holland, der køber Linien.

Den hollandske Amerika-Linie forhandler for Tiden om at overtage Red Star Line, og det ventes, at Købet vil gaa i Orden. Red Star Liniens Betjening af Ruten Antwerpen—New York vil blive opretholdt.

### Holland-Amerika Liniens Ruter

Holland—Amerika-Linien har besluttet igen at lade Java—New York, der ikke har været trafikeret siden 1932, besejle af egne Skibe.

### Tyske Havnebygmestre paa Besøg

Det tyske teknisk-videnskabelige »Hafenbautechnische Gesellschaft«s 25 Aars Jubilæum-Kongres er delvis blevet henlagt til København. Deltagerne samledes i Lübeck, hvor selve Jubilæumsmødet fejredes og afsluttedes med en Festmiddag i Kurhuset i Travemünde. Herfra afsejlede de ca. 370 Deltagere med Dampneren »Rugard« til Gedser, hvor danske Ingeniører fra Christiani og Nielsen modtog deres tyske Kolleger og førte dem med Ekstratog til Storstrømsbroen. Efter Besigtigelsen tog Selskabet til København, hvor Københavns Havnebestyrelse inviterede Gæsterne paa Havnerundfart med »Sct Ibb« og Foredrag ombord af Ingeniør Gnutzmann. Kl. 12 afsejlede hele Selskabet fra Langelinie til Bellevue, hvor Havnebestyrelsen gav Lunch. Derefter overtog Det østasiatiske Kompagni Værtskabet paa en Biludflugt gennem Nordsjælland med Eftermiddagskaffe paa Frederiksborg Slotspa-



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortaet fra Side 250.

SVENDBORG

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**A. E. SØRENSEN**

EDSVORNE SKIBSMÆGLER

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

villan og Souper paa Marienlyst. Hjemreisen foregik i Biler ad Strandvejen. Søndag Formiddag benyttedes til en Rundfart i København, og Kl. 11 afrejste Gæsterne med Særløg til Gedser, hvor »Rugard« laa parat til at føre dem til Warnemünde.

**Henstilling**

Paa given Foranledning har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart henstillet til Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe at medvirke til en Formindskelse af den betydelige Ulejlighed og Tidsspilde, der i et overordentligt stort Antal Tilfælde foraarsages Ministeriet og de i Forbindelse med dette virkende Organer — i første Række Overskibsinspektoret — ved mangelfuld eller sendræglig Besvarelse af Skrivelser til Skibsførere og Rederier.

Foreningen henleder derfor i Medlemsbladet Medlemernes Opmærksomhed paa, at at det altid vil være i deres egen velforstaelige Interesse saa hurtigt som muligt at faa besvaret de fra Overskibsinspektoret udgaende Skrivelser vedrørende det enkelte Skibs Forhold til Skibstilsynsloven og de til Skibene stillede Krav, samt ved passende Foranstaltninger at drage Omsorg for, at saadanne Skrivelser uden unødigt Ophold viderendesendes til den for Sagen ansvarlige Skibsfører, for saa vidt han maatte befinde sig borte fra sin Adresse.

Det vil paa den Maade være muligt at bidrage væsentligt til, at Antallet af Sager, hvor det vil være foreskrevet for Myndighederne at rette Henvendelse til Politiet for at faa Kravene gennemført, indskrænkes i høj Grad. Overskibsinspektoret vil altid bestræbe sig for at imødekomme mulige Ønsker om rimelige Udsættelser eller Lempelser, som ikke strider mod uomgængelige Regler, hvis der blot i Tide indsendes Anmodning herom, ligesom man er ind-

stillet paa i videst muligt Omfang at tilpasse sin Virksomhed efter de Forhold, som de praktiske Omstændigheder frembyder for Skibsførerne, saaledes at der foraarsages det mindst mulige Afbræk i Skibenes Drift.

**PERSONALIA****80 Aar**

Den 30. Maj fylder Maskinmester *N. H. Jørgensen* 80 Aar.

*N. H. Jørgensen* havde sin Livsgerning indenfor D. F. D. S., hvorfra han blev pensioneret i 1924, efter at han havde sejlet med Selskabets Skibe i mere end 40 Aar.

**60 Aar**

Den 22. Maj fyldte Kaptajn *P. Egeberg* 60 Aar. Kaptajn Egeberg, der i en Aarrække har været ansat i Svitizers Bjergningsentreprise, er Fører af s.s. »Protector«, stationeret i Rødehavel.

Den 25. Maj fylder Kaptajn *A. P. Pedersen* 60 Aar. Kaptajn Pedersen, der siden 1926 har været Fører i Dampskibsselskabet »Heimdal«, er Fører af s.s. »Samsø«.

Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *P. Aggerholm*, fylder den 1. Juni 60 Aar. Kaptajn Aggerholm er Fører af s.s. »Brasilien«.

**50 Aar**

Tidligere Fører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn *Anton Winther*, fylder den 28. Maj 50 Aar. Kaptajn Winther har siden 1922 været Skibssynsmand under Statens Skibstilsyn i Aarhus.

**POSITIONSLISTE P R. 23. MAJ 1939****A**

s.s. *Aalborg* afg. Odense 23.5.  
s.s. *Aarø* afg. Halifax 20.5.  
s.s. *Aase* afg. Lissabon 9.5. til Palermo.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Bahrein Isl. 9.5.  
s.s. *Absalon* pass. Dungeness 14.5.  
m.s. *African Reefer* ank. Los Angeles 14.5.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Colombo til Penang 19.5.  
s.s. *Agnete* pass. Hammershus 12.5. p. R. t. Bayonne.  
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Antwerp, 16.5.  
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 23.5. til River Plate.  
s.s. *Alfa* afg. Algier 7.5.  
s.s. *Alf* afg. Danzig 17.5. til Rouen.  
s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 17.5. til Casablanca.  
s.s. *Algier* ank. Marseille 21.5.  
m.s. *Almena* ank. Liverpool 12.5.  
s.s. *Allsund*, Hansen, ank. Puerto de Manali (Cuba) 14.5.  
m.s. *American Reefer* afg. Dakar 13.5.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Portland til San Francisco 22.5. hjg.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 10.5.  
s.s. *Anna* afg. Leith 16.5.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Port Said til Liverpool 8.5. hjg.  
s.s. *Anne* afg. Dakar 11.5.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 17.5.  
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 4.5. til River Plate.  
m.s. *Arizona* afg. Rio de Janeiro 12.5. til Bergen.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Safi 12.5.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Portland 16.5.  
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Kume Shina p. R. t. Shanghai 22.5. udg.  
s.s. *Aslaug* afg. Dakar 10.5. til Dunkirk.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Cebu 28.5.  
s.s. *Astra* ank. Summerside 15.5.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Providence 15.5.  
m.s. *Australian Reefer* pass. Mona 14.5.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Melbourne 21.5. udg.  
s.s. *Avance* afg. London 19.5. til Kalundborg.

**B**

s.s. *Belgien* afg. Gdynia 17.5.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Aruba 28.4.

s.s. *Bergenhus* ank. Bergen 23.5.  
s.s. *Bertha* ank. Danzig 11.5.  
s.s. *Bes* pass. Brunsbuttel 20.5.  
s.s. *Betta* afg. Tyne 15.5.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Cardiff 18.5.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Ariles 17.5.  
s.s. *Birgitte* ank. Malta 11.5. p. R. t. London.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, ank. Philadelphia.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. London 21.5.  
m.s. *Bonita*, Farup, pass. 2250 miles fra Kbhvn. 21.5.  
m.s. *Bornholm* ank. Montreal 14.5.  
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Bangkok 21.5. udg.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rotterdam 16.5.  
s.s. *Brasilien* afg. Kbhvn. 22.5. til Neufahrwasser.  
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Le Havre 16.5.  
m.s. *Bretagne* afg. Bremen 12.5.  
s.s. *Britta* ank. Volgast 9.5.  
s.s. *Broholm* afg. Beyrouth 23.5. til Mersin.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Puerto Caripito (Venezuela) 19.5. til Moengo, Holl. Guiana.  
s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 20.5. til Santos.

**C**

m.s. *California* afg. Santos forv. 23.5. til Rio.  
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas til London 17.5. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* pass. Gibraltar 15.5.  
s.s. *Carmen* ank. Antwerpen 13.5.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Las Piedras 14.5.  
s.s. »Charkow« ank. Antwerpen 23.5.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Christobal 27.4.  
m.s. *Chilean Reefer* ank. Rotterdam 16.5.  
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Kap Det Gode Haab p. R. t. Sydney 24.5. udg.  
s.s. *Christiansborg* ank. New York 17.5.  
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Le Havre 10.6.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Georgetown 15.5.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Buenos Aires 21.5.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Amsterdam 20.5.  
s.s. *Clara*, Jensen, ank. Danzig 18.5.  
m.s. *Columbia*, Bronér, afg. San Pedro 7.5.  
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Bordeaux 9.5.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Cadiz 11.5.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23 5.39

LONDON .....	22,40	MADRID .....	54,00
NEWYORK .....	479,50	AMSTERDAM .....	257,25
BERLIN .....	102,20	STOCKHOLM .....	115,55
PARIS .....	12,80	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	81,65	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	107,85	PRAG .....	16,55
ROM .....	25,35	WARSAWA .....	90,60

## D

- s.s. *Dagmar Clausen* afg. Nakskov 17.5. til Varnavik.  
 s.s. *Dagmar* ank. London 23.5.  
 s.s. *Dagmar* pass. Kbhvn. 16.5.  
 s.s. *Dania*, Danholt, pass. Brunsbuttelkoog 22.5. p. R. t. Flushing.  
 m.s. *Danmark* forv. ank. Rotterdam 30.6. p. R. t. Hamburg.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Manila til Hongkong 22.5. udg.  
 s.s. *Delaware* ank. Galveston 21.5.

## E

- s.s. *E. M. Dalgas* afg. Quebec 18.5. til New York.  
 s.s. *Edv. Nissen* lossen i Kbhvn. 22.5.  
 s.s. *Efte Mærsk* afg. Tyne 17.5.  
 s.s. *Egholm* afg. Algier 20.5. til Lissabon.  
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Santos 11.5.  
 s.s. *Ellen* pass. Brunsbüttel 10.5. p. R. t. Memel.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Svendborg 18.5.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Gdynia 22.5.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. New York 18.5.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Cadiz 17.5.  
 s.s. *Else* pass. Helsingør 14.5.  
 s.s. *Emanuel* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Frederikshavn 26.4.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Rotterdam 12.5.  
 s.s. *Energi* oplagt i Marstal.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Burntisland 20.5.  
 s.s. *Enigheden* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erik Boye* ank. Kuba 11.5.  
 s.s. *Erindring* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Erna* afg. Kbhvn. 16.5.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Göteborg 20.5. hjg.  
 s.s. *Ester* ank. Rochester 13.5.  
 s.s. *Estland* pass. Finisterre 21.5.  
 s.s. *Estrid* pass. Dungeness 11.5. p. R. t. Rotterdam.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Cristobal til Los Angeles 22.5. udg.

## F

- s.s. *Fano*, Korff, ank. Raumo 18.5.  
 m.sk. *Fano* ank. Lilleø 25.4.  
 s.s. *Finland* ank. Danzig 17.5.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Nakskov 24.5.  
 s.s. *Flora* ank. Kbhvn. 21.5.  
 s.s. *Flynderborg* pass. Cape Villano 21.5.  
 s.s. *Frankrig* ank. Honfleur 17.5.  
 s.s. *Fredensborg* afg. Setubal 22.5.  
 s.s. *Frederiksborg* afg. Helsingør 23.5.  
 s.s. *Freya* pass. Dungeness 13.5. p. R. t. Dunkirk.  
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 11.5.  
 s.s. *Frode* afg. New York 8.5. til Oslo.  
 s.s. *Fylla* afg. Algiers 13.5.

## G

- s.s. *Georgia* afg. Gdynia 23.5. til Santos.  
 s.s. *Gerda* pass. Gibraltar 15.5.  
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 9.5.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. Halifax 14.5.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 16.5.  
 s.s. *Gorm* afg. Santos 23.5. til Madeira.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Savannah 15.5.  
 s.s. *Grete* ank. Aalborg 12.5.  
 s.s. *Gronland* ank. Danzig 19.5.  
 s.s. *Gudena* solgt til Italien.  
 s.s. *Gudrun* ank. London 19.5.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Alexandria 18.5.  
 s.s. *Gunhild* afg. Vlissingen 18.5. til Dublin.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. St. Johns N. F. 15.5.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 20.4. til Bangkok.  
 s.s. *Gyda* ank. London 14.5.

## H

- s.s. *H. H. Petersen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Gdynia 19.5.  
 s.s. *Halfdan* ank. Bordeaux 20.5.  
 s.s. *Halland* afg. Danzig 23.5.  
 s.s. *Hanne* ank. Kbhvn. 20.5.  
 s.s. *Hans Broge* pass. Gibraltar 14.5.  
 s.s. *Hans*, From, pass. Hammeren 23.5.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Aberdeen 17.5.  
 s.s. *Harald* afg. Swansea 22.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 16.5.

- s.s. *Helene* ank. Norrköping 16.5.  
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 16.5.  
 m.s. *Helwig* afg. Glasgow 4.5. til Philadelphia.  
 s.s. *Henry Tegner* ank. Danzig 14.5.  
 m.s. *Herdis* afg. Liverpool 2.5. til Las Palmas.  
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 23.5.  
 s.s. *Holland* afg. Saksøbing 16.5.  
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 22.5.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. Baltimore 18.5.

## I

- m.s. *India*, Krarup, ank. Kbhvn. 15.5.  
 s.s. *Inga*, Holm, afg. Svendborg 20.5. til Gdynia.  
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Helsingør 18.5. sydg.  
 s.s. *Inger Toft* ank. Danzig 18.5.  
 s.s. *Inger* afg. Cardiff 15.5.  
 s.s. *Irene Maria*, Lüsberg, afg. Gdynia 23.5.  
 m.s. *Irland* afg. Para 9.5.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Gdynia 21.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Ivar* afg. Baltimore 28.4. i Timecharter.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 21.5.  
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Aalborg 14.4.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Tampico 12.5.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, afg. Manila til Saigon 22.5. hjg.  
 s.s. *Jenny* afg. Genoa 15.5.  
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Paramaribo 11.5.  
 s.s. *Johanne* afg. Ghent 15.5.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Bayonne 13.5.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 24.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* pass. Ushant 16.5.  
 s.s. *Juliane* afg. Lorient 15.5. til Lissabon.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Hamburg 21.5. udg.  
 s.s. *Jutta* ank. Bordeaux 12.5.  
 s.s. *Jytte* ank. Aalborg 17.5.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Grimsby 22.5.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Progreso 3.5.  
 s.s. *Kalo* ank. Antilla 21.5.  
 s.s. *Karen* afg. Gdynia 15.5. til Raumo.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Bordeaux 10.5.  
 s.s. *Karla* ank. Gibraltar 16.5.  
 s.s. *Katholm* Dok i Frederikshavn.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Rotterdam 4.5.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Hirtshals 17.5. vestg.  
 s.s. *Kentucky* afg. Norfolk 21.5. til Port Everglades.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Singapore 22.5. hjg.  
 s.s. *Kirsten* pass. Gibraltar 8.5. p. R. t. London.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Reykjavik 5.5.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Tendal, ank. Kbhvn. 21.5.  
 s.s. *Knud* ank. Liverpool 17.5.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Sunderland 17.5. til Esbjerg.  
 s.s. *Knut* ank. Trapani 9.5.  
 s.s. *Kongea* oplagt.

## L

- s.s. *Laila* afg. Tocopilla 12.5.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Suez til Aden 22.5. udg.  
 s.s. *Lars Kruse* ank. Bintam 11.5.  
 m.s. *Laura Mærsk* ank. Manila 18.5.  
 s.s. *Laura* ank. Malaga 16.5.  
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Fort de France 20.5.  
 m.s. *Lexa Mærsk* ank. Kbhvn. 19.4.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Port Said 13.5.  
 s.s. *Lifland* ank. Curacao 2.5.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Gdynia 16.5.  
 s.s. *Lillian* afg. Raumo 16.5.  
 s.s. *Lily* ank. Casablanca 10.5.  
 s.s. *Linda* pass. Gibraltar 15.5.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Goole 20.5. til Grenaa.  
 s.s. *Lotta* pass. Las Palmas 14.5.  
 s.s. *Lotte* afg. Sharpness 18.5. til Cardiff.  
 m.s. *Louisiana* afg. Santos 6.5. til Madeira.  
 m.s. *Lundby* ventes til Montreal 29/30.5.  
 s.s. *Lynæs* pass. Holtenau 24.5.

## M

- s.s. *Magnus* afg. Middelfart 23.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja* afg. Raumo 15.5.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Malta p. R. t. Antwerp 23.5. hjg.  
 s.s. *Mano* ank. Barbados 21.5.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Boston 19.5.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Wilmington 19.5. til Cardenas.  
 s.s. *Margrete* afg. Middlesbrough 18.5. til Fredericia.  
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 21.5.  
 s.s. *Maria* pass. Las Palmas 16.5.  
 s.s. *Marianne* ank. Nykøbing F. 16.5.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 14.5.  
 s.s. *Marie Toft* pass. Gibraltar 19.5.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Suez 12.5.  
 s.s. *Marna* ank. New York 14.5.  
 m.s. *Marocco* ank. Kbhvn. 17.5.  
 s.s. *Martin Carl* ank. Cadiz 12.5.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Gibraltar 18.5. østg.



s.s. *Marx* afg. Vlissingen 18.5. til Gdynia.  
 s.s. *Maryland* afg. Kbhvn. 24.5. til Aarhus.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Itea 16.5.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Hamburg 23.5. hjg.  
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 16.5.  
 s.s. *Michael Jebsen* ank. Hongkong 6.5.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 23.5.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 21.5. til Rotterdam.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt i Marstal.  
 s.s. *Najaden* ank. Wismar 16.5.  
 s.s. *Nancy* pass. Finisterre 14.5.  
 s.s. *Nerma* ank. Swansea 16.5.  
 s.s. *Nevada* ank. Rosario 21.5.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Cochín 15.5.  
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 9.5.  
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Kbhvn. 21.5. til Thorshavn.  
 s.s. *Niobe* pass. Finisterre 14.5.  
 s.s. *Norco* ank. Danzig 14.5.  
 m.s. *Nordbo* afg. Los Angeles 28.4. til Yokohama.  
 s.s. *Nordborg* ank. London 17.5.  
 s.s. *Nordby* afg. London 13.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Norden* afg. Yokohama 5.5. til New York.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Santos 12.5. til New York.  
 m.s. *Nordhavet* repareres i Nakskov 8.5.  
 m.s. *Nordhval* ank. Kobe 10.5. p. R. t. Yokohama.  
 m.s. *Nordhval* ank. Kobe 10.5.  
 m.s. *Nordkap* ank. New York 6.5.  
 s.s. *Nordlys* ank. Balboa 8.5.  
 m.s. *Nordpol* afg. Los Angeles 4.5. til Yawata.  
 m.s. *Nordvest* afg. Los Angeles 4.5. til New York.  
 m.s. *Normandiet* afg. Kbhvn. 17.5.

## O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 23.5.  
 s.s. *Olga* afg. Kbhvn. 16.5. til Gdynia.  
 m.s. *Olga S.* afg. Middlesbrough 17.5. til Alexandria.  
 s.s. *Olaf* ank. Montreal 21.5.  
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Burntisland 19.5.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. George Town 23.5.  
 m.s. *Oregon* afg. Kbhvn. 20.5. til River Plate.  
 s.s. *Orion* ank. Antwerpen 10.5.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Oslo 20.5. til Immingham.  
 s.s. *Otto Petersen* afg. Progreso 4.5.  
 s.s. *Ove Toft* ank. South Nelson, Canada, 19.5.

## P

s.s. *P. Madsen* solgt til Talinn.  
 s.s. *P. N. Damm* ank. Helsingør 10.5.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Gibraltar p. R. t. Geona 22.5. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. London 20.5.  
 s.s. *Paula* ank. Aalborg 8.5.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Portland 6.5. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Kobe 18.5.  
 s.s. *Polly* ank. Hull 15.5.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Aarhus 20.5.

## R

m.s. *Ragnhild* pass. Dungeness 13.5. p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Randa* afg. Alexandria 16.5.  
 s.s. *Riga* afg. Langesund 23.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 14.5.  
 s.s. *Rikke* afg. Kbhvn. 18.5. til Blyth.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 24.5. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Danzig 16.5.  
 s.s. *Robert* ank. Arzew 13.5.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Port Said 12.5.  
 s.s. *Rosenberg* pass. Ushant 22.5.

## S

s.s. *Saga* afg. Skien forv. 23.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Ghent 19.5.  
 s.s. *Samsø* afg. Philadelphia 15.5.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Stettin 22.5.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Boulogne 21.5.  
 s.s. *Seine* afg. Danzig forv. 23.5. til Tallinn og Riga.  
 s.s. *Sejrø* ank. Sydney C.B. 20.5.  
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Singapore 22.5. hjg.  
 s.s. *Selma* afg. Malaga 16.5.  
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 13.5.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs pass. Ølandsrev p. R. t. Göteborg 24.5. udg.  
 s.s. *Sicilien* afg. Alexandria 13.5. til Antwerpen.

## A/B NIELSEN &amp; THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Signe* ank. Immingham 18.5.  
 s.s. *Sigrid* ank. Walkom 11.5.  
 s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 23.5. til Middelfart.  
 s.s. *Silkeborg* pass. Kbhvn. 19.5.  
 s.s. *Skaane* ank. Cardiff 19.5.  
 s.s. *Skagen* afg. Langesund 23.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Skagen* afg. Gdynia 23.5.  
 s.s. *Skagerak* afg. Havre 17.5. til Caen.  
 s.s. *Skandia* forv. ank. London 30.5.  
 s.s. *Skjold* afg. Kbhvn. 23.5. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Skodsborg* ank. London 22.5.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 23.5. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig* ank. New York 20.5.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Danzig 13.5.  
 s.s. *Sophie* ank. Lemvig 11.5.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 23.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 35° N. — 31° V. 19.5. p. R. t. New York.  
 m.s. *Stensby* ventes til Houston 27/28.5.  
 m.s. *Stjerneborg* pass. Christobal 22.5.  
 s.s. *Stella* pass. Gibraltar 13.5.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, afg. Boness 20.5. til Aarhus.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Baltimore 10.5.  
 s.s. *Svanhild* afg. New York 11.5. til Turks Islands i Time-charter.  
 s.s. *Svanholm* afg. Skive 22.5. til Dunkirk og Antwerpen.  
 s.s. *Svava* afg. Antwerpen forv. 23.5. til Kbhvn., Aarhus, Middelfart.  
 s.s. *Svend Pii* ank. Kuba 12.5.  
 s.s. *Søborg* afg. Safi 20.5.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Kbhvn. 22.5.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Sydney, N.S.W. 21.5.  
 s.s. *Tanja* afg. London 16.5.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, pass. Mozambique 16.5.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Danzig 22.5.  
 s.s. *Tekla* afg. Antwerpen 10.5. til London.  
 s.s. *Tennessee* afg. New York 24.5. til Oslo.  
 m.s. *Thyra S.* ank. Rotterdam 12.5.  
 s.s. *Tomsk* afg. Aalborg forv. 23.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt.  
 s.s. *Tovetil*, Bang, afg. Charleston 22.5.  
 s.s. *Transporter* ank. Boness 12.5.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Rotterdam 24.5.  
 s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 22.5.  
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 20.5. til Algier.  
 m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 16.5.  
 m.s. *Tureby* ank. Philadelphia 23.5., derefter New York og Santos/Buenos Aires.

## U

s.s. *Uffe* ank. Manchester 21.5.  
 s.s. *Ulla* pass. Teneriffa 10.5.  
 s.s. *Uranienborg* afg. San Pedro 3.5.

## V

s.s. *Valborg* pass. Gibraltar 15.5.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisted 21.5.  
 s.s. *Venus* afg. Charleston 18.5.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Antwerp. 17.5.  
 s.s. *Viborg* pass. Sagres 20.5.  
 s.s. *Viola* afg. Alexandria 10.5. til Jaffa.  
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 20.5. til River Plate.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Shanghai 18.5.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 22.5. til Dieppe.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 23.5. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Kbhvn. 17.5.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.  
 Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmsild"  
Amaliegade 38

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**  
Korresponderende Reder**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855 Telefon: Central 687

**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olie - H &amp; W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

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

Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDE

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801.  
Amager 1483. København S.Det populære  
PilsnerTUBORG LAGER ØL  
TUBORG PILSNER**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:  
84880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 24. Maj 1939.

Nr. 21.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer egentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Næste Nr. af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Torsdag den 1. Juni.

## I. Østersøen.

1557. (P). Danmark. Bornholm. Rønne Lys- og Fløjtetønde flyttes.  
Lys- og Fløjtetønden *Rønne*, der for Tiden er inddraget for Eftersyn, vil om c. 3 Uger blive genudlagt og samtidig flyttet til en ny Plads paa  $55^{\circ} 04'$  ( $35''$ ) N.  $14^{\circ} 38'$  ( $40''$ ) E. i den røde Ledefyrline, c. 2 Sm fra Fyrene paa Bølgebryderne.  
(E. f. S. Nr. 17/1224 1939. Kort Nr. 189, 188, 180 og 181. Danske Lods, Side 427. Havnelods, Side 172. Fyr-Fort. Nr. 554. Søml.-Fort. Side 59, Nr. 4.)
1558. (T). Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Lystønder inddrages midlertidig.  
(U. f. s. Nr. 20/1363. Stockholm 1939.)  
I Løbet af Juni og Juli d. A. inddrages de 3 Lystønder *Trelleborgs ränna lysboj* Nr. 1, 3 og 4 een ad Gangen for Eftersyn. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.  
c.  $55^{\circ} 21'_{,5}$  N.  $13^{\circ} 09'_{,2}$  E.
1559. Sverige S.-Kyst. Smygehuk. Klokketønde udlagt.  
(U. f. s. Nr. 20/1362. Stockholm 1939.)  
En rød Klokketønde med 1 opadvendt Kost, *Östratorps klockboj*, er udlagt paa  $55^{\circ} 20'_{,03}$  N.  $13^{\circ} 21'_{,57}$  E., tæt W. for Indsejlingsrenden til *Östro Torps* Fiskerihavn.  
(E. f. S. Nr. 30/2404 1937. Kort Nr. 188, 180 og 181. Danske Lods, Side 421.)
1560. (P). Sverige S.-Kyst. Ystad. Lys- og Fløjtetønde inddrages midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 20/1361. Stockholm 1939.)  
Omkring den 1. Juni d. A. inddrages Lys- og Fløjtetønden *Ystad* paa c.  $55^{\circ} 23'$  N.  $13^{\circ} 48'$  E. midlertidigt for Eftersyn.
1561. Sverige. Gotland E.-Kyst. Faludden E. Drivende Mine.  
(U. f. s. Nr. 20/1419. Stockholm 1939.)  
Den svenske Dampers *Wanja* rapporterer den 14. Maj d. A. Kl. 0815 at have observeret en drivende Mine paa c.  $57^{\circ} 00'$  N.  $19^{\circ} 16'$  E., c. 17 Sm E. for *Faludden*.

**1562. Letland. Riga Bugt. Ragaciems. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 6/16. Riga 1939.)

Paa c. 57° 02',<sub>1</sub> N. 23° 29',<sub>0</sub> E. er tændt et nyt Fyr, *Ragaciems* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 7<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>6</sub><sup>s</sup>, Mørke 6,<sub>4</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 8,<sub>4</sub> Sm. Hvidt Betontaarn.

(Kort Nr. 182.)

**1563. (T). Tyskland. Pillau. Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidig.**

(N. f. S. Nr. 20/1993. Berlin 1939.)

Lys- og Fløjtetønden *Pillau* paa c. 54° 39',<sub>6</sub> N. 19° 50',<sub>3</sub> E. vil uden nærmere Meddelelse midlertidig i Løbet af første Halvdel af Juni d. A. blive ombyttet med en sort og rød, lodret stribet Baaketønde med Ballon.

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1564. (T). Danmark. Sundet. Bellevue E. Kapsejladsmærke udlagt.**

E. f. S. Nr. 20/1548 1939 annulleres og erstattes med:

En sort Bøje forsynet med en sort Stage med en sort Blikplade mærket „Sk. S.“ i hvide Bogstaver er udlagt i 6,<sub>2</sub> m Vand paa 55° 46' (38") N. 12° 38' (31") E., c. 2750 m E. ¼ S. for *Bellevue* Brohoved.

**1565. (T). Danmark. Sundet. Flakfort. Middelgrunds Fort. Dragør Fort. Skydeøvelser. Advarsel.**

Fra nedenstaaende Søforter vil der i de vedføjede Tidsrum blive afholdt Skydeøvelser med Kanon.

Fort	Tidsrum (Begge Dage inklusive)	Dag — Nat	Hoved- skudretning	Største Skudafstand	Sikkerheds- højde
<i>Flakfort.</i> . . . . .	1.—29. Juni	Dag og Nat	N.	8 Sm	1600 m
<i>Middelgrunds Fort</i> }			NE.	9 Sm	2000 m
<i>Dragør Fort.</i> . . . . .			ESE. og SSW.	7 Sm	1200 m

Naar Skydning finder Sted, vises fra det skydende Fort:

Om Dagen: International Talstander „7“.

Om Natten: 3 røde Lanterner hejst over og under hinanden.

Endvidere vil der, naar Skydning finder Sted, blive vist følgende Signaler under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrunds Fort* og *Dragør Fort*:

Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle betyder Skydning fra *Flakfort*.

2 Cylindre betyder Skydning fra *Middelgrunds Fort*.

Cylinder, Kugle, Kugle betyder Skydning fra *Dragør Fort*.

Signalfigurerne hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst.

Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse. Skydes der fra flere Forter samtidig, hejses Signalerne for de skydende Forter ved Siden af hinanden.

Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raans anden Nok.

Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen vil blive standset for Skib, der passerer Farvandet.

Luftfartøjer advares imod i de omhandlede Tidsrum i Nærheden af de anførte Skudretninger at komme under de vedføjede Sikkerhedshøjder.

1566. (T). Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Lys- og Klokketønde midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 20/1378. Stockholm 1939.)  
Lys- og Klokketønden *Malmö ränna, yttre* paa c. 55° 37',<sub>7</sub> N. 12° 59',<sub>0</sub> E. er inddraget for Eftersyn indtil den 18. Juni d. A. Som Erstatning er udlagt en Lystønde, der viser samme Fyrkarakter, samt en Klokketønde.
1567. (T). Sverige. Sundet. Malmö Havn. Lystønder inddrages midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 20/1378. Stockholm 1939.)  
I Tiden fra den 12. Juni til den 17. Juli d. A. inddrages nedennævnte Lystønder, een ad Gangen, for Eftersyn.  
*Malmö industrihamn Nr. 8* paa c. 55° 37',<sub>5</sub> N. 13° 00',<sub>2</sub> E., *Nr. 9* og *Nr. 10*.
1568. Danmark. Smaalandsfarvandet. E.-lige Indløb til Bøgestrømmen. Stenhage S. Sømærke atter i Orden.  
Den røde Spidstønde *Stenhage S.* paa 55° 07' (27") N. 12° 15' (06") E. er atter paa Plads og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 19/1460 1939.)
1569. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lystønder midlertidig inddraget.  
Lys- og Klokketønderne *Skrams Flak* c. 55° 01' N. 10° 12' E. og *Knastegrund* samt Lystønderne *Knoldhjørne E.*, *Langetangflak* og *Bjørnø N.* er midlertidig inddraget for Eftersyn.
1570. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark NE. Lystønde midlertidig inddraget.  
Lystønden *Mommark NE.* paa c. 54° 56' N. 10° 03' E. er midlertidig inddraget for Eftersyn.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1571. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Flaadeøvelser. Advarsel.  
Flaadeøvelser vil blive afholdt fra Solnedgang til Solopgang Nætterne mellem den 27. og 28., 28. og 29. og mellem den 29. og 30. Juni d. A. i *Sejersø Bugt*.  
Farvandet begrænses af en Linie fra *Sjællands Rev* Blinkfyrtil *Sejersø* Blinkfyrtil samt fra *Sejersø SE.-Pynt* til *Ordrup Næs*.  
Al Sejlads indenfor de nævnte Farvandsafsnit er forbudt i de anførte Tidsrum. De tilstedeværende Orlogsskibe er bemyndiget til at fjerne Skibe og Fartøjer, der ikke retter sig efter det givne Forbud. Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forbudet, medfører fuldt Erstatningsansvar.  
Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saa vidt muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende i det paa-gældende Farvandsafsnit, ligesom Afmærkning af Bundgarnspøle indskærpes. For Skade paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af oven-nævnte Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets Fartøjer og Materiel.
1572. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,<sub>8</sub> m, i *Svaneholm Fyr*linie: 5,<sub>8</sub> m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,<sub>3</sub> m, i *Gaaseholm Løb*: 2,<sub>0</sub> m, i *Svaneholm Løb*: 0,<sub>2</sub> m og i *Kobbersø Løb*: 2,<sub>5</sub> m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 5,<sub>8</sub> m over *Havrevlen* og 5,<sub>6</sub> m i *Svaneholm Fyr*linie, og 4,<sub>3</sub> m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.  
Der findes mere Vand udenfor Fyrliinerne.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a.  $56^{\circ} 43' (16'') \text{ N. } 8^{\circ} 13' (08'') \text{ E. } \text{---} 2,9 \text{ m.}$
  - b.  $56^{\circ} 43' (08'') \text{ N. } 8^{\circ} 13' (23'') \text{ E. } \text{---} 2,8 \text{ m.}$
  - c.  $56^{\circ} 42' (34'') \text{ N. } 8^{\circ} 13' (20'') \text{ E. } \text{---} 1,8 \text{ m.}$
- (E. f. S. Nr. 14/1036 1939. Kort Nr. 104.)  
(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

##### 1573. Norge. Møre og Romsdal. Løvøyfjorden. Båer.

(E. f. S. Nr. 9/534. Oslo 1939.)

I Farvandet N. fra til *Løvøyfjorden* er fundet følgende Båer:

- a. En  $2,7 \text{ m}$  Båe paa  $63^{\circ} 01' 18'' \text{ N. } 7^{\circ} 23' 47'' \text{ E.}$ , 240 m  $112^{\circ}$  fra Gaarden paa *Geitøy*. Man skal holde godt S. om Båen.
- b. En  $2,7 \text{ m}$  Båe paa  $63^{\circ} 01' 20'' \text{ N. } 7^{\circ} 24' 30'' \text{ E.}$ , 150 m  $276^{\circ}$  fra Jernstangen E. for *Træthl.* Man skal holde E. om Båen.

##### 1574. Norge. Sogn og Fjordane. Vanelvsgapet. Eltevik E. Båer.

(E. f. S. Nr. 9/535. Oslo 1939.)

Følgende Båer er fundet:

- a. En  $4,2 \text{ m}$  Båe paa  $62^{\circ} 11' 12'' \text{ N. } 5^{\circ} 14' 16'' \text{ E.}$ , 180 m  $342^{\circ}$  fra NE.-lige *Svarteskjær*.
- b. En  $6,4 \text{ m}$  Båe paa  $62^{\circ} 11' 22'' \text{ N. } 5^{\circ} 15' 31'' \text{ E.}$ , 170 m  $43^{\circ}$  fra NE.-lige *Svarteskjær*.
- c. En  $12,8 \text{ m}$  Båe paa  $62^{\circ} 11' 26'' \text{ N. } 5^{\circ} 15' 40'' \text{ E.}$ , 470 m  $57^{\circ}$  fra NE.-lige *Svarteskjær*.

##### 1575. (T). Belgien. West Hinder Anduvning. Lys- og Fløjtetønde Dijck bortdrevet.

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 16. Maj 1939.)

Lys- og Fløjtetønden *Dijck* paa c.  $51^{\circ} 21' \text{ N. } 2^{\circ} 30' \text{ E.}$  er bortdrevet fra Station.

##### 1576. Frankrig. Sandettié Fyrskib. Undervandssignal forandret.

(A. a. N. Nr. 18/1299. Paris 1939.)

Undervandssignalet med Membran om Bord i Fyrskibet *Sandettié* paa c.  $51^{\circ} 13' \text{ N. } 1^{\circ} 54' \text{ E.}$  er nu Bogstavet *E* i 9<sup>s</sup>, Periode 30<sup>s</sup>.

##### 1577. Frankrig. Dyck Fyrskib. Undervandssignal forandret.

(A. a. N. Nr. 18/1300. Paris 1939.)

Undervandssignalet med Membran om Bord i Fyrskibet *Dyck* paa c.  $50^{\circ} 02' \text{ N. } 1^{\circ} 53' \text{ E.}$  er nu Bogstavet *D* i 9<sup>s</sup>, Periode 30<sup>s</sup>.

##### 1578. Skotland. Firth of Forth. Telegrafkabel udlagt.

(N. t. M. Nr. 1080. London 1939.)

Et Telegrafkabel er udlagt fra Pladsen  $0,1 \text{ Sm}$   $65^{\circ}$  fra Taarnet paa *Inchcolm* Kloster  $5,1 \text{ Sm}$  i Retningen  $85\frac{1}{2}^{\circ}$  og derfra i Retningen  $114^{\circ}$  til *Inchkeith*.

*Inchcolm* Kloster: c.  $56^{\circ} 02' \text{ N. } 3^{\circ} 18' \text{ W.}$

(Kort Nr. 91.)

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

##### 1579. (T). Frankrig. Le Havre. Undervandshindringer.

(A. a. N. Nr. 18/1294. Paris 1939.)

Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, er udlagt paa Breddeparallelle gennem *Cap de la Hève* Fyr fra Kysten indtil  $5 \text{ Sm}$  fra denne.

*Cap de la Hève* Fyr: c.  $49^{\circ} 30',8 \text{ N. } 0^{\circ} 04',1 \text{ E.}$

1580. Frankrig. Arguenon Bugt. Cap Fréhel Anduvning. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 18/1302. Paris 1939.)  
Baaken *La Margatière* paa c.  $48^{\circ} 37',_{11}$  N.  $2^{\circ} 12',_{4}$  W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 19/1431 1939.)
1581. Frankrig. Île Bréhat (Chenal du Kerpont). Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 18/1295. Paris 1939.)  
Baaken *Men Granouille* paa c.  $48^{\circ} 50',_{8}$  N.  $3^{\circ} 00',_{8}$  W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 20/1498 1939.)
1582. Engelske Kanaløer. Guernsey. Roustel. Taagesignal oprettet.  
(N. t. M. Nr. 1079. London 1939.)  
Ved *Roustel Fyr* paa c.  $49^{\circ} 29'$  N.  $2^{\circ} 29'$  W. er oprettet et Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver  $30^s$ .
1583. England S.-Kyst. Owers Fyrskib forandret.  
(N. t. M. Nr. 29. Trinity House, London 1939.)  
*Owers Fyrskib* paa c.  $50^{\circ} 37'$  N.  $0^{\circ} 41'$  W. er erstattet med et nyt Fyrskib, der har et Fyrtaarn midtskibs. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $20^s$ , Blink  $0,_{25}^s$ , Mørke  $2,_{25}^s$ , Blink  $0,_{25}^s$ , Mørke  $2,_{25}^s$ , Blink  $0,_{25}^s$ , Mørke  $14,_{75}^s$ . Taagesignal afgives med Diafon, Tre-Stød hver  $1^m$ , Stød  $2^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $50^s$ . Undervandssignal gives med Undervandsmembran, 7 Toner af  $0,5^s$ . Varighed hurtigt efter hinanden hver  $30^s$ . Den forreste Del af Fyrlanternens nederste Del er malet hvid og belyses om Natten.  
(E. f. S. Nr. 14/1046 1939.)
1584. England W.-Kyst. Bristol Channel. Nash Sand. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1016. London 1939.)  
1. En Pule med  $2,3$  m Vand findes  $0,_{84}$  Sm  $276^{\circ}$  fra *Nash* hvide og røde Fyr med Formærkelser, der er beliggende paa c.  $51^{\circ} 24'$  N.  $3^{\circ} 33'$  W.  
2. En Pule, der er tør ved Lavvande, findes  $0,_{72}$  Sm  $279^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Fyr.
1585. (T). Irland W.-Kyst. Slyne Head. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 1081. London 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid erstattes det nuværende hvide og røde, faste Fyr paa c.  $53^{\circ} 24'$  N.  $10^{\circ} 14'$  W. midlertidigt med et hvidt, fast Fyr, der vises fra det gamle Fyrtaarn c. 130 m  $158^{\circ}$  fra det nuværende Fyr. Flammens Højde: 30 m. Det midlertidige Fyr er formærket i Pejlinger fra  $156^{\circ}$  til  $159^{\circ}$ .
- VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**
1586. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 18/1301. Paris 1939.)  
Baaken *Le Cornard* paa c.  $46^{\circ} 03',_{3}$  N.  $1^{\circ} 07',_{8}$  W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 19/1438 1939.)
1587. (T). Spanien NW.-Kyst. Cedeira. Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. I. N. Nr. 9/234. San Fernando 1939.)  
*Punta Promontorio Fyr* paa c.  $43^{\circ} 39',_{11}$  N.  $8^{\circ} 04',_{2}$  W. er midlertidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $4^s$ , Blink  $0,_{4}^s$ , Mørke  $3,_{6}^s$ . Synsvidde: 9 Sm.  
(E. f. S. Nr. 15/1112 1939.)
1588. Nova Scotia S.-Kyst. Mahone Bugt. Quaker Island. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 18/50. Ottawa 1939.)  
Fyret paa Toppen af Øen, ud for *Chester*, paa  $44^{\circ} 30' 55''$  N.  $64^{\circ} 13' 48''$  W. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1589. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Miami Anduvning. Lys- og Fløjte-tønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 1037. London 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden paa c. 25° 46' N. 80° 05' W. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.
1590. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Sabine Pass Anduvning. Grunde rapporteret.  
(N. t. M. Nr. 18/1101. Washington 1939.)  
a. En Grund med 6,4 m Vand paa c. 29° 33' N. 93° 54' W.  
b. En Grund med 7,3 m Vand paa 29° 32' 05" N. 93° 55' 00" W.  
Stedet vil blive nærmere undersøgt.
1591. Panama. Colon Harbour. Tønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1087. London 1939.)  
En sort- og rødmalet Spirtønde er udlagt paa c. 9° 23' N. 79° 54' W., 760 m 202° fra det røde Blinkfyrt paa E.-lige Bølgebryder.  
(E. f. S. Nr. 2/130 1939.)
1592. Venezuela. Orchilla Island. Fyr findes ikke.  
(N. t. N. Nr. 18/1111. Washington 1939.)  
*Orchilla Island* Fyr og Fyrtaarn paa c. 11° 51' N. 66° 07' W. eksisterer ikke.
1593. Puerto Rico. San Juan Harbour. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 18/1106. Washington 1939.)  
*Catano* Bagfyrt paa c. 18° 27' N. 66° 08' W. har en Synsvidde paa 13 Sm.
1594. Puerto Rico. Port Arroyo. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 18/1107. Washington 1939.)  
Af *Port Arroyo* Indsejlingsledefyrt har Bagfyret en Synsvidde paa 14 Sm og Forfyret paa 12 Sm.  
c. 17° 58' N. 66° 04' W.
1595. Virgin Islands. St. Thomas. Muhlenfels Point. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 18/1109. Washington 1939.)  
*Muhlenfels Point* Fyr paa c. 18° 19' N. 64° 55' W. har en Synsvidde paa 11 Sm.
1596. Virgin Islands. Road Harbour. Lark Bank. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1036. London 1939.)  
Tønden, der afmærkede *Lark Bank* paa 18° 24' (50") N. 64° 36' (30") W., er permanent inddraget.
1597. Brasilien. Maranhao Anduvning. Meio Bank S. Tønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 17/1044. Washington 1939.)  
En sort Tønde er udlagt paa 2° 20' (30") S. 44° 15' (00") W., ved S.-Enden af *Meio Bank*.
1598. Brasilien. Parnahyba Floden. Barra de Tutoya. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 18/1113. Washington 1939.)  
*Tutoya* Fyrtaarn paa c. 2° 41' S. 42° 15' W. hælder betydeligt, hvorfor Fyrets Synsvidde er stærkt formindsket.
1599. Mexiko W.-Kyst. Nedre Californien. San Lorenzo Channel. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 1054. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 12/919 1939 annulleres og erstattes med:  
Paa SE.-Enden af *San Lorenzo Reef* er paa 24° 23' 12" N. 110° 18' 26" W. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm. Rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.



1600. **Mexiko W.-Kyst. Nedre Californien. Abrejos Point. Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 1053. London 1939.)  
 Paa  $26^{\circ} 45' 00''$  N.  $113^{\circ} 33' 45''$  W. er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $10^s$ . Flammens Højde: 52 m. Synsvidde: 19 Sm. Graat, firkantet, pyramideformet Taarn. Fyret er ubevogtet.  
 (E. f. S. Nr. 15/1238 1937.)
1601. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Greenwood Anduvning. Oplysning om Grunde.**  
 (N. t. M. Nr. 17/1046. Washington 1939.)  
 1. Grunden, der var rapporteret at ligge paa c.  $39^{\circ} 07'$  N.  $123^{\circ} 44'$  W.,  $1,15$  Sm  $220^{\circ}$  fra Greenwood Kirke, findes ikke.  
 2. Et Skær med  $5,4$  m Vand er fundet paa c.  $39^{\circ} 10'$  N.  $123^{\circ} 45'$  W., c. 1775 m  $162^{\circ}$  fra W.-Spidsen af *Saddle Point*.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1602. **(T). Spanien E.-Kyst. Candia Havn. Oplysning om Dybde og Fyr.**  
 (B. a. Z. Nr. 112/1420. 's-Gravenhage 1939.)  
 I Følge en Skibsberetning er Dybden i *Candia* Havn nu kun  $4,5$  m. I Havnen ligger en Del Vrag. Fyrene paa Hovederne af Bølgebryderne er slukket for at umuliggøre Indsejling i Havnen om Natten.  
 c.  $38^{\circ} 59',5$  N.  $0^{\circ} 09'$  W.
1603. **Spanien E.-Kyst. Fyr atter tændt.**  
 (A. a. l. N. Nr. 9/235 og 9/236. San Fernando 1939.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
 a. Alle Fyrene ved *Puerto de Gandia*. c.  $39^{\circ} 00'$  N.  $0^{\circ} 09'$  W.  
 b. *Cabo Cullera* Fyr. c.  $39^{\circ} 11'$  N.  $0^{\circ} 13'$  W.  
 c. Alle Fyrene ved *Puerto de Valencia*. c.  $39^{\circ} 27'$  N.  $0^{\circ} 18'$  W.  
 d. Alle Fyrene ved *Puerto de Sagunto*. c.  $39^{\circ} 39'$  N.  $0^{\circ} 12'$  W.  
 e. *Cabo Canel* Fyr. c.  $39^{\circ} 40'$  N.  $0^{\circ} 12'$  W.  
 f. Fyret paa Yderenden af *Puerto de Burriana* E.-lige Bølgebryder. c.  $39^{\circ} 51'$  N.  $0^{\circ} 04'$  W.  
 g. Alle Fyrene ved *Puerto de Castellón de la Plana*. c.  $39^{\circ} 58'$  N.  $0^{\circ} 02'$  E.  
 h. *Castillo Bateria* Fyr ved *Puerto del Peñíscola*. c.  $40^{\circ} 21'$  N.  $0^{\circ} 24'$  E.  
 i. *Benicarló* Fyr. c.  $40^{\circ} 25'$  N.  $0^{\circ} 26'$  E.  
 j. Alle Fyrene ved *Puerto de Vinaroz*, undtagen Fyret paa Yderenden af Forlængelsen af E.-Moln. c.  $40^{\circ} 28'$  N.  $0^{\circ} 29'$  E.  
 k. *Islotes Columbretes* Fyr. c.  $39^{\circ} 54'$  N.  $0^{\circ} 41'$  E.  
 l. *Cabo Oropesa* Fyr. c.  $40^{\circ} 05'$  N.  $0^{\circ} 09'$  E.
1604. **Spanien E.-Kyst. Palamós Anduvning. Lystønde genudlagt.**  
 (A. a. l. N. Nr. 9/230. San Fernando 1939.)  
 Lystønden *Pereira* paa c.  $41^{\circ} 50',1$  N.  $3^{\circ} 07',2$  E. er atter udlagt paa Station og viser normal Fyrkarakter.
1605. **Spanien E.-Kyst. Oplysning om Frizone og Minefelt.**  
 (A. a. l. N. Nr. 9/217. San Fernando 1939.)  
 Hele den spanske E.-Kyst er nu aaben for Sejlads med Undtagelse af *Bahia de Rosas*, hvor der endnu eksisterer et Minefelt, som ikke er fjernet.  
*Bahia de Rosas*: c.  $42^{\circ} 14',5$  N.  $3^{\circ} 11'$  E.
1606. **Baleariske Øer. Fyr atter tændt.**  
 (A. a. l. N. Nr. 9/231. San Fernando 1939.)  
 Alle Fyrene i det Baleariske Øhav er atter tændt.

1607. **Baleariske Øer. Isla de Menorca. Puerto de Mahón. Lystønde inddraget.**  
(A. a. l. N. Nr. 9/232. San Fernando 1939.)  
Lystønden ved Grunden *Titas* paa c. 39° 53' N. 4° 17½' E. er permanent inddraget.
1608. **Frankrig. Sète. Épi Dellon Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 18/1303. Paris 1939.)  
*Epi Dellon* Fyr paa c. 43° 23',<sub>9</sub> N. 3° 43',<sub>1</sub> E. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>.
1609. **Frankrig. Saint-Tropez Anduvning. Fyr slukket.**  
(A. a. N. Nr. 18/1291. Paris 1939.)  
Fyret *Sèche à l'huile* paa c. 43° 18',<sub>6</sub> N. 6° 41',<sub>1</sub> E. er slukket.
1610. **Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Venedig Bugt. Malamocco Anduvning. Tønder udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1043. London 1939.)  
En rød Spidstønde med Ballon er udlagt henholdsvis 0,<sub>94</sub> Sm 49° og 3,<sub>12</sub> Sm 49° fra det grønne Blinkfyr paa *Malamocco* N.-lige Bølgebryder, der er beliggende paa c. 45° 20' N. 12° 21' E.
1611. **Italien. Adriaterhavet. Isola Lagosta. Porto Lago Grande. Lystønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1032. London 1939.)  
En Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt paa c. 42° 45' N. 16° 49' E., 0,<sub>3</sub> Sm 194° fra *Porto Lago Grande* hvide og røde Blinkfyr.
1612. **Grækenland W.-Kyst. Patras Bugt. Point Aguia. Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 52 (19). Athen 1939.)  
Paa c. 38° 16',<sub>8</sub> N. 21° 44',<sub>7</sub> E., c. 2,<sub>5</sub> Sm 220° fra *Kion (Morea Castle)* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>7</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 7½ m. Synsvidde: 9 Sm. Fyrbaake.
1613. **Grækenland E.-Kyst. Korinth Bugt. Cap Pangalos (Passalos). Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 52 (19). Athen 1939.)  
Paa c. 38° 16',<sub>8</sub> N. 22° 34',<sub>5</sub> E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 4,<sub>2</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyrbaake.
1614. **Grækenland E.-Kyst. Athen Bugt. (Saronicos). Anavissos. Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 54 (20). Athen 1939.)  
Paa SE.-Pynten ved Indsejlingen til Bugten er paa c. 37° 42',<sub>7</sub> N. 23° 55',<sub>3</sub> E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 9 Sm. Taarnbaake.
1615. **Grækenland E.-Kyst. Athen Bugt (Saronicos). Kataphygui. Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 54 (20). Athen 1939.)  
Paa Pynten WSW. for *Cap Kataphygui* er paa c. 37° 40',<sub>3</sub> N. 23° 56',<sub>2</sub> E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 6 Sm. Taarnbaake.
1616. **Grækenland E.-Kyst. Athen Bugt. (Saronicos). Gaidouronissos. Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 54 (20). Athen 1939.)  
Paa NNE.-Pynten af Øen *Gaidouronissos* er c. 40 m fra Kysten paa c. 37° 39',<sub>4</sub> N. 23° 57',<sub>4</sub> E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 7,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 9 Sm. Taarnbaake.
1617. **Rhodos. Rhodos Havn. Secca Chiara findes ikke.**  
(N. f. S. Nr. 19/1920. Berlin 1939.)  
4,<sub>7</sub> m Grunden *Secca Chiara* paa c. 36° 26',<sub>5</sub> N. 28° 14',<sub>8</sub> E. eksisterer ikke mere.
1618. **(T). Algier. Oran. Lodstvang.**  
(A. a. N. Nr. 16/1166. Paris 1939.)  
Ved Indsejlingen til *Oran* hersker Lodstvang.  
c. 35° 44' N. 0° 37' W.

1619. Marokko. Puerto de Centa. Fyr atter tændt.  
(A. a. I. N. Nr. 9/216. San Fernando 1939.)  
Alle Fyrene ved *Puerto de Ceuta* er atter tændt og viser alle normal Fyrkarakter.  
c. 35° 53' N. 5° 17' W.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1620. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Cape Guardafui. Radiotaagesignal erstattet med Radiofyr.  
(N. t. M. Nr. 1025. London 1939.)  
Radiotaagesignalet fra *Crispi (Cape Guardafui)* Radiostation paa c. 11° 44' N. 51° 16' E. er erstattet med et Radiofyr, som følger:  
Radiofrekvens: 300 kc/s (1000 m). Type: A 2.  
Signalet er:
- |                                    |                     |
|------------------------------------|---------------------|
| a. Bogstaverne ISK .....           | 47,5 <sup>s</sup> . |
| b. Pause .....                     | 2,5 <sup>s</sup> .  |
| c. En lang Streg. ....             | 7,5 <sup>s</sup> .  |
| d. Bogstaverne ISK, een Gang ..... | 2,5 <sup>s</sup> .  |
| e. Pause .....                     | 4 <sup>m</sup> .    |
| Periode .....                      | 5 <sup>m</sup> .    |
- Signalet afgives hver 5<sup>m</sup> ved fuldt Klokkeslæt og 5<sup>m</sup> og 10<sup>m</sup> efter.  
Den normale Rækkevidde er c. 100 Sm.

1621. Forindien W.-Kyst. Sind Kysten. Khobar Creek. Baake genopført.  
(N. t. M. Nr. 1077. London 1939.)  
Baaken paa 23° 58' 50" N. 67° 27' 45" E. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 46/3309 1938.)

1622. Forindien W.-Kyst. Mormugao Bugt. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1033. London 1939.)  
*Mormugao Rock* Tønde paa c. 15° 25' N. 73° 47' E., c. 0,38 Sm 305° fra Blinkfyret paa *Mormugao Mole*, er ombyttet med en rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.

1623. Forindien W.-Kyst. Honawar. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1085. London 1939.)  
*Honawar* Fyr paa c. 14° 16' N. 74° 27' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm. En 15 m høj Fyrmast.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1624. (T). Singapore Stræde. Singapore. Keppel Harbour. Maeander Shoal. Baake opføres.  
(N. t. M. Nr. 1008. London 1939.)  
En Del Fartøjer er beskæftiget med at nedramme Pæle i Forbindelse med Opførelsen af en Baake paa *Maeander Shoal* paa 1° 15' (30") N. 103° 49' (30") E. Fartøjerne viser om Dagen et rødt Flag og om Natten en rød Lanterne.  
Søfarende anmodes om at navigere med Forsigtighed og kun at gaa med langsom Fart i Nærheden af ovennævnte Sted.
1625. Singapore Stræde. Johore Stræde Anduvning. Lodsbestemmelser.  
(N. t. M. Nr. 1034. London 1939.)  
Der hersker Lodstvang indenfor Grænserne af Krigshavnen, der i Kortet er vist med punkterede Linier. Skibe skal afvente Lodsens i Nærheden af *Johore Shoal Buoy* og S. for Breddeparallellen 1° 19' N.  
Skibe, der ønsker Lods, skal 12 Timer før bestille Lods hos *Kings Harbour Master*.  
For Skibe under 75 ts Netto Register Tonnage hersker ingen Lodstvang.

**1626. Formosa. Anpin Anduvning. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 1045. London 1939.)

*Anpin* Anduvning Fyr ligger c. 1 Sm SE. for den i Kortet angivne Plads paa  $23^{\circ} 00' (20'')$  N.  $120^{\circ} 08' (00'')$  E.,  $1,28$  Sm  $279\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Anpin* hvide Blinkfyr. Flammens Højde: 9 m.

**1627. Kina. Yalu Bugt. Koro To. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1007. London 1939.)

Paa c.  $39^{\circ} 12' N.$   $122^{\circ} 18' E.$ , paa  $63,4$  m Triangulationsmærket paa *Koro To*, er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ . Flammens Højde: 71 m. Synsvide: 9 Sm. Hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.

**1628. Korea W.-Kyst. Jiga Kai. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1035. London 1939.)

En sort- og rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , er udlagt paa c.  $34^{\circ} 41\frac{1}{2}' N.$   $126^{\circ} 13\frac{1}{2}' E.$ ,  $0,9$  Sm  $247\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Jika To* Fyr.

**1629. New Zealand. North Island. Port Nicolson. Taagesignal oprettet.**

(N. t. M. Nr. 1010. London 1939.)

Ved Fyret paa Hjørnet af *Aotea* Kaj og *Fryatt* Kaj er paa  $41^{\circ} 16' (30'')$  S.  $174^{\circ} 47' (20'')$  E.,  $0,87$  Sm  $308^{\circ}$  fra *Jerringham Point* Fyr, oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver  $30^s$ .

**1630. New Zealand. South Island. Fairchild Rock N. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1011. London 1939.)

En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , er udlagt paa c.  $46^{\circ} 43' S.$   $168^{\circ} 43' E.$ ,  $7$  Sm  $243^{\circ}$  fra *Waipapapa Point* Fyr.

---

## Tillæg.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1631. (T). Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib. Taagesignals Styrke midlertidig nedsat.**

Fyrskibet *Østre-Flak's* Taagesignal afgives midlertidig med nedsat Styrke. c.  $56^{\circ} 58' N.$   $10^{\circ} 54' E.$

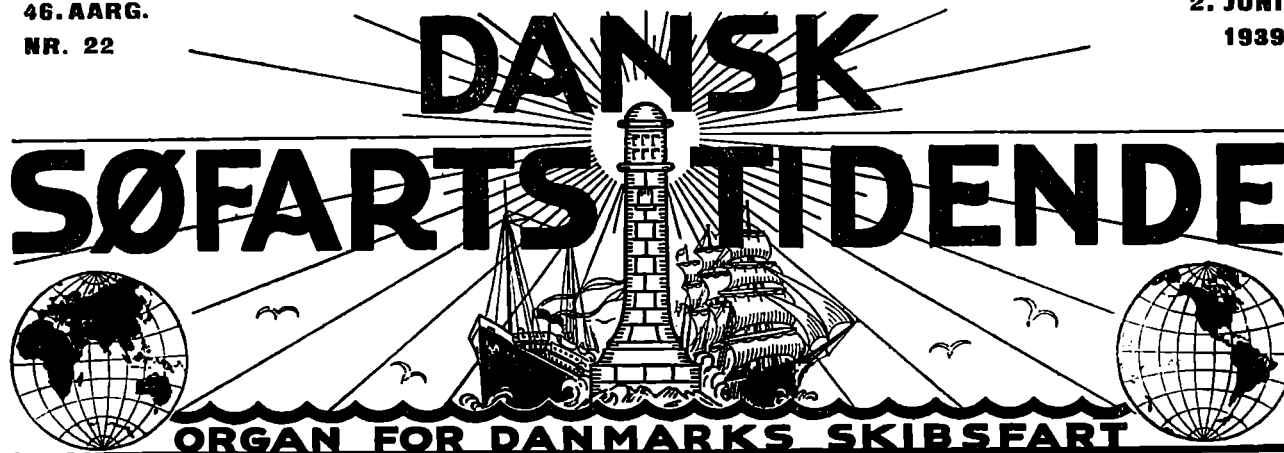
**1632. Danmark. Limfjorden. Hals Barre E. Lystønde udlagt.**

En rødmalet Lystønde mærket *H. B. E. (Hals Barre E.)* og som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $7\frac{1}{2}^s$ , Blink c.  $\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $\frac{1}{2}^s$ , Blink c.  $\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $\frac{1}{2}^s$ , Blink c.  $\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $\frac{1}{2}^s$ , er udlagt c. 150 m NE. for Klokketønden *Hals*, der er beliggende paa  $56^{\circ} 57' (36'')$  N.  $10^{\circ} 23' (19'')$  E. Lystønden inddrages, naar Is gør det nødvendigt, uden at erstattes med Vintersømærke.

(E. f. S. Nr. 19/1420 1939. Kort Nr. 106, 104, 101, 102 og 100. Danske Lods, Side 144 og 488. Fyr-Fort. Nr. 630 A. Søm.-Fort., Side 65, Nr. 14 u.)

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Den store Succes



**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

## **JAN M. LYNGBY** INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANDY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

### **BRONCE PROPELLER**

fra  
**THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,  
LONDON**

•  
*Isøvrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatør
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 22

FREDAG 2. JUNI 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS BESTYRELSE

Paa Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling Onsdag valgtes Næstformanden, Direktør *J. A. Kørbing* til Formand i Stedet for Skibsreder *H. A. Hansen*, som har ønsket at trække sig tilbage. Til Næstformand valgtes Skibsreder *Chr. Harhoff*. Som nye Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Skibsreder *H. A. Hansen* og Skibsreder *Knud Lauritzen*, som har ønsket at trække sig tilbage, valgtes Skibsreder *R. A. Robbert* og Direktør *K. Husted*.

Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse bestaar herefter af: Direktør *J. A. Kørbing*, Formand, Skibsreder *Chr. Harhoff*, Næstformand, Skibsreder *H. Gether*, Skibsreder *T. C. Christensen*, Skibsreder *R. A. Robbert* og Direktør *K. Husted*.

### DANSK SKIBSFARTS FRAGTINDTÆGTER OG UDBYTTET I 1938

I Dansk Dampskibsrederiforenings Beretning, hvis indledende Betragtninger vi bragte i sidste Nummer, findes en Oversigt over den danske Skibsfarts Driftsresultater i 1938.

Danske Skibe har ialt haft en Fragtindtægt paa ca. 279 Mill. Kr. mod 309 Mill. Kr. i 1937 og 215 Mill. Kr. i 1936. Langt den største Del heraf, ca. 200 Mill. Kr., falder paa ren Fart mellem udenlandske Havne, og trods en Nedgang paa 10 pCt. i Forhold til foregaaende Aar er det et meget betydeligt Beløb, dansk Skibsfart indsejler fra Udlandet. Og naar man ser, at hele Landets Overskud paa Betalingsbalancen udgør 111 Mill. Kr., vil man forstaa Skibsfartens overordentlige Betydning for Landets Økonomi. Naar Danmarks Nationalbank i sin Beretning for 1938 kan udtale, at Udviklingen indenfor Landets Valutabeholdninger for dette Aar som Helhed kan betegnes som meget tilfredsstillende, er der heller ingen Tvivl om, at dansk Skibsfart har sin meget store Skyld heri.

Aarets Udbyttepolitik har været præget af Forsigtighed. Uanset Statens meningsløse og uretfærdige Skattekrav overfor Skibsfarten har Rederierne benyttet Størstedelen af deres Fortjeneste til Konsolidering.

Dansk Dampskibsrederiforening har gennem en Aarrække foretaget en Opgørelse over 13 af de største og mest betydende Rederiers Aarsudbytte m. m., og det fremgaar heraf, at siden 1937 er de paagældende Selskabers Aktiekapital uforandret og Reservekapitalen steget med ca. 4 Mill. Kr. Udbyttet er faldet til 10,7 pCt. Gennemsnitsudbyttet i de 17 Aar, Opgørelsen omfatter, bliver ikke højere end 6 pCt., hvad der i Betragtning af Risikoen og den Omstændighed, at Selskabernes Aktiekapital i Løbet af disse Aar har maattet nedskrives med ca. 25 Mill. Kr., maa anses som meget beskedent. Sættes Gennemsnitsudbyttet i de 17 Aar i Forhold til Aktiekapital plus Reserver, udgør det kun ca. 4 pCt. Samtidig viser Opgørelsen det beklagelige Faktum, at Rederiernes Tonnage til Trods for en mindre Forøgelse i de sidste 2 Aar dog endnu er ca. 100,000 Tons mindre end i 1931—32, da Skibsfartskrisen kulminerede.

Med Hensyn til Skibsfartens Driftsudgifter viser en Oversigt over 15 af de mest betydende Rederiers Bruttoindsejling og Driftsudgifter i 1932—1938, at de sidste andrager ca. 73 pCt. af den indsejlede Fragt,

138 Mill. Kr., og der har saaledes været ca. 27 pCt. eller ca. 37 Mill. Kr. af Fragten tilbage til Afskrivning paa Skibene, Henlæggelse til Reserver, Renter, Administration og Udbytte til Aktionærerne. Den væsentligste Del af disse 37 Mill. Kr. er anvendt til Afskrivning og Henlæggelser.

Oversigten viser en ikke ringe Stigning, som maa give Anledning til Betænkelighed, naar henses til Nødvendigheden af at bevare dansk Skibsfarts Konkurrenceevne over for andre Landes Skibsfart, der i udstrakt Grad nyder Statsstøtte og Præferencer eller har væsentlig lavere Driftsudgifter.

### ENGELSK STATSTILSKUD TIL HANDELSFLAADEN

I et Møde i Underhuset har dette givet sin Tilslutning til, at der af Staten bevilges 2,100,000 Pund Sterling til Køb og Opretholdelse af Handelsskibe som Reserve i en eventuel national Nødssituation. Der skal nu gennemføres et Lovforslag herom.

I dette Lovforslag vil ogsaa blive paabudt, at alle Skibsredere skal tilbyde deres Skibe til Handelsministeriet, før de tilbyder dem til Salg eller Ophugning i Ind- eller Udlandet. Regeringen er navnlig interesseret i Handelsskibe paa mellem 3000 og 8000 Tons. I det store og hele er det Meningen, at der skal købes Fragtskibe, men, hvis det er muligt skal der ogsaa købes Passagerskibe. Yderligere vil Admiralitetet være interesseret i Tankskibe og Fiskerbaade. Regeringen agter at holde disse Skibe disponible, saa at de med 2—3 Ugers Varsel vil kunne sættes i Fart. Muligvis vil nogle af dem ogsaa kunne anvendes i Fredstid som Oplagringsskibe for Regeringslagre eller til Uddannelsesformaal. Under en indtrædende Nødssituation skal Regeringen indhente Underhusets Samtykke før den sender Skibene ud.

### DANMARKS KØB AF KUL OG KOKS I ENGLAND

Der har i det engelske Underhus været forskellige Forespørgsler om Danmarks Køb af Koks og Kul i England. Forespørgslerne gjaldt dels, om de engelske Miner havde maattet afslaa danske Ordre paa flere Tusinde Tons Koks til Afskibninger fra England i Perioden Juni-December i Aar, dels at England ikke havde kunnet give en dansk Delegation Tilsagn om, at England kunde levere ca. 200,000 Tons Kul, der efter Planen skulde afskibes i Maanederne Maj-Juni.

For Koks-Tilførslernes Vedkommende er Forholdet dette, at det europæiske Koks-Kartel, hvori foruden England ogsaa bl. a. Belgien, Tyskland, Polen og andre europæiske Lande er Medlemmer, har fastlagt bestemte Eksportkvota for Kartellets Medlemmer for indværende Aar. Inden for de fastlagte Kvota er indtil nu omkring 50 pCt. givet fri for hvert enkelt af de deltagende Lande. Men Forholdet er derefter, at forskellige af Landene har solgt den foreløbigt frigivne Andel af deres Kvota og derefter ikke i Øjeblikket kan sælge eller levere mere.

Efter de foreliggende engelske Meddelelser synes dette at gælde for Englands Vedkommende. Det kan dog betragtes som givet, at der senere successivt vil blive frigivet flere Andele af den oprindeligt fastlagte Kvota.

Den engelske Regering har imidlertid ikke direkte



noget at gøre med Koks-Kartellets Aftaler og Eksportmuligheder og vil saaledes næppe paa det Punkt kunne foretage sig noget.

Hvad angaar Meddelelsen om de engelske Kul til Danmark, er Forholdet dette:

Den danske Kul-Komité, hvis Formand er Dir. K rbing, D. F. D. S., havde for et Par Uger siden nogle Repræsentanter i England, hvor de skulde forhandle med de engelske Regeringsmyndigheder om Mulighederne for, at man fra dansk Side kunde opnaa en Dispensation fra den dansk-engelske Handelsaftales Bestemmelser om, at Danmark pr. Aar skal aftage 80 pCt. af sin Kulimport alene fra England. Forholdet var dette, at der fra dansk Side ønskedes købt ca. 200,000 Tons Kul, dels i Beredskabs jemed, dels som Reservelagre for Stats- og Kommune-Myndigheder, dels endelig til Privatvirksomheder, men at England paa Grund af sit eget meget store Kulforbrug ikke kunde levere dette Kvantum. Man ønskede derefter engelsk Dispensation m. H. t., at dette danske Kul-Køb kunde placeres andet Steds, f. Eks. i Polen eller i Tyskland.

Forhandlingerne i England førte til det Resultat, at man fra engelsk Side gav den ønskede Dispensation, men paa Betingelse af, at Danmark senere, riineligvis i Løbet af 1—2 Aar, skal aftage i England et tilsvarende Kvantum Kul ekstra, altsaa ud over de normale 80 pCt., som Handelsaftalen mellem Danmark og England fastlægger.

Danmark vil saaledes i øjeblikket være berettiget til, med engelsk Godkendelse, at aftage dette Kvantum Kul fra andre Produktionslande, men skal senere udligne det gennem Ekstra-Kul-køb i England.

## DET INTERNATIONALE HANDELSKAMMERS KONGRES

Mellem 26. Juni og 1. Juli afholder The International Chamber of Commerce sin 20. Kongres i København. Denne Institution, som begyndte beskedent lige efter Verdenskrigen som en Sammenkomst mellem nogle faa Mænd fra 5 Lande, er naaet op til en Betydning, der karakteriseres ved, at mere end 1000 Mand fra omtrent 40 Lande nu mødes her i København. Ikke mindre end 300 møder fra England, 100 fra Tyskland og 130 fra Amerika og ca. 100 fra Danmark. Det er en  re for Landet, at København er valgt til Sæde for denne Kongres. I en Artikel om København-Kongressen fremhæver Kongressens Pr siden Holger Laage-Petersen, at Danmark, der kun tæller  $\frac{1}{500}$  af Jordens Befolkning, dog repræsenterer 1,3 pCt. af Verdenshandelen, og at det derfor ikke beh ver at overraske, at det internationale Handelskammer viser vort Land særlig Interesse.

I et Kongresnummer udsendt af World Trade, Handelskammerets Organ, er samlet en Række Artikler, bl. a. af Kammerets Pr sident Thomas J. Watson: World Place through World Trade, den kendte hollandske Industrimand, Dr. F. H. Fentener van Vlissingen: International Trade Promotion og Winthrop W. Aldrick: Currency and Trade samt en Artikel om International Protection of industrial Property.

Rigsdagen er stillet til Kongressens Raadighed og Kongressens Adresse er Christiansborg.

Der er planlagt talrige Foredrag, heriblandt flere danske. Saaledes taler Direktør Th. Adler Svanholm og Nationalbankdirektør Bramsnæs paa Kongressen, der i det hele tegner til at blive en af de største internationale Kongresser, som er holdt herhjemme.

## BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE'S M DE I HELSINGFORS

I sidste Uge har The Baltic and International Maritime Conference holdt Møde i Helsingfors.

Om Mandagen traadte Documentary Council sammen. Den finske Reder, Dr. H. Ramsay b d Gæsterne

Velkommen, og Conferencens Vicepræsident, den norske Skibsreder Erling H. Samuelsen takkede. Man behandlede en Del Befragtningssp rgsmaal samt særlige Certeparti-Problemer, bl. a. diskuteredes Krigsklausuler for Rejsebefragtninger og Time-Certepartier, Befragtningsvilkaar for Kul fra Danzig og Gdynia samt Jordnødder fra Vestafrika.

Conferencens Executive Committee traadte sammen Tirsdag, under Ledelse af Skibsreder T. C. Christensen. Til Behandling forelaa bl. a. en Redegørelse over Conferencens Virksomhed i det forløbne Aar.

Af denne fremgik bl. a., at den i Conferencen indskrevne Tonnage er blevet stærkt forøget, saa at den nu rundt regnet omfatter 10,300,000 Tons, hvilket vil sige en Forøgelse paa 500,000 Tons i det sidste Aar.

Om Onsdagen samledes Delegerede for Stuverierne og M glernes Organisationer for at drøfte Spørgsmaal af fælles Interesse ligesom de ønsker, Rederne havde, bl. a. med Hensyn til det nuværende Rabatsystem i Forbindelse med Stuverivirksomheden, hvorigennem visse Krese tiltvinger sig Fordele paa Redernes Bekostning.

## KONSOLIDERINGENS NØDVENDIGHED

Der bygges for lidt op i det danske Samfund, udtalte Skibsreder A. P. Møller paa Dampskibsselskabet af 1912's Generalforsamling. Hele Fortjenesten indenfor Selskabet, 12 Millioner Kroner, stammer fra Udlandet, og de A. P. M llerske Selskaber konsolideres til Landets Gavn.

Endvidere udtalte Skibsreder A. P. Møller, at det forløbne Aar var for almindelig Skibsfart et daarligt Aar, men takket være en Del gunstige Forudslutninger blev Resultatet dog for dette Selskab tilfredsstillende. Skibe, som ikke høstede godt heraf, tjente derimod kun lidt eller intet og har tildels maattet ligge stille. Udsigterne for indværende Aar former sig paa dette Felt all andet end lyse, og Kontrakter har maattet fornyes til meget trykkede Rater.

Driften af Selskabernes Ruter forløb uden allfor store Vanskeligheder og med nogenlunde gunstigt Resultat.

Forholdene for international Skibsfart under dansk Flag kan nok give Anledning til Betænkelighed. Nationale Hensyn til Valg af Tonnage træder mere i Forgrunden og Konkurrencen fra billigt sejlene Lande vokser, ligeledes Trykket fra de subsidierende Lande, til hvilke Storbritannien nu ogsaa er gaaet over. Om dette i det lange Løb vil være til Gavn for britisk Skibsfart, har jeg dog personlig mine Tvivl; Morsin plejer jo ikke at give virkelig Sundhed! Dansk Skibsfart, der desværre i de senere Aar viser Tilbagegang, kan saa vidt jeg kan se, kun drives efter Principet »survival of the fittest» og kun bestaa som en fuldt selvhjulpent Næring, men for at dette skal lykkes, udkræves noget større Forstaaelse fra danske Myndigheder og større Varsomhed med at paalægge Erhvervet Byrder.

Dampskibsselskabet Svendborg har i Aarets Løb solgt 2 Nord- og Østersøbaade paa ca. 2500 Tons, og de to Selskaber er dermed praktisk talt ude af denne Fart, som var deres Vugge og stadig er det naturlige Felt for dansk Skibsfart. Udgifter og Byrder har været for store. Det samme Tryk mærkes i tiltagende Grad ogsaa for 3—4000 Tons Skibe, og den i Aar gennemførte nye Bemandingslov rammer beklageligvis særligt disse Skibe. Skulde Danmark blive tvunget ud ogsaa af denne Fart, vilde meget slaas i Stykker.

Derefter forelagde A. P. Møller Regnskabet, som vi tidligere har omtalt. Aktionærerne faar herefter 20 pCt. i Udbytte. Ligeledes omtaltes det samlede Regnskab for de to samarbejdende Selskaber med solidarisk Ansvar, Dampskibsselskabet af 1912 og Dampskibsselskabet Svendborg. Dette Regnskab viser et samlet Nettooverskud paa 11,946,855 Kr., hvortil kommer Beløb paa Agio og Rente Konto, saaledes at der ialt bliver 12,907,626 Kr. Ogsaa »Svendborg« udbetaler 20 pCt. til Aktionærerne.

En Aktionær spurgte, hvorfor Selskabernes Aktier ikke noteres paa Børsen, hvorfor de 10 pCt., der er udbetalt   conto, ikke staar opført paa Regnskabet, og er medregnet i Overskudet, og gjorde endelig opmærksom paa, at de 20 pCt.s Udbytte til Aktionærerne jo ikke udgjorde mere end 5 pCt. af Selskabets Værdier. I det forløbne Aar havde Selskaberne indtjent lige saa meget som Aktiekapitalen, altsaa 12 Mill. Kr., altsaa er 20 pCt. til Aktionærerne ikke meget.

Skibsreder A. P. Møller svarede hertil:



— Jeg har altid været en Modstander af, at de Værdier, jeg i Virkeligheden selv har skabt, skal udsæltes for Spekulation. Spekulation i Aktier er ufrugtbar, derfor har jeg ikke ønsket, at de Foretagender, jeg har med at gøre, skal udsæltes for Børsspekulation. Det maa Aktionærerne affinde sig med, saa længe jeg staaar som Lederen af Virksomhederne, Virksomheder, som jeg jo selv har skabt. Spørgsmaalet om de 10 pCt. a conto's Opførelse paa Regnskabet, har jeg ærlig talt ikke tænkt over. Det er Beløb, vi allerede har udbetalt, et Beløb, vi ikke kan anføre paa Regnskabet til Genudbetaling, men som faktisk er afskrevet som en Omkostning.

Grundlæggelsen af Foretagenderne har for mig aldrig haft Formaalet Penge, men derimod haft det Formaal at gøre et Arbejde for Landet. Saa at sige hele vor Fortjeneste stammer fra Udlandet, den kommer det danske Samfund og dermed den danske Stat til gode. Aktionærerne faar et smukt Udbytte, og Selskaberne lægger Penge til Side. Der er saa faa, og det er saa smaal, det, der bygges op her i Landet, men her er virkelig et Sted, hvor der bygges op. Vor Udbyttepolitik har været Opbygning til Landets Gavn. Selskabet skal være godt konsolideret, det skal staa stærkt, idet Konkurrencen er skarp. Vi har mærket det paa flere Ruter, og det er vor Ønske, at vi skal kunne tage Konkurrencen op, hvad Dag det skal være. Dette er et vægtilt Moment i den Udbyttepolitik, vi har ført.

### KULMARKEDET

I Det danske Kulkompagnis Beretning hedder det, at saavel Priser som Fragter var nedadgaende i første Del af Selskabets Regnskabsaar, der afsluttedes 31. Marts, og der paaførtes derved Importørernes Tab paa løbende Kontrakter og Lagerbeholdninger. Tilmed bragte Konkurrencen efterhaanden Udsalgspriserne ned paa et Niveau, der næppe dækkede de effektive Omkostninger. Det milde Vintervejr influerede stærkt paa Salget af Koks og foranledigede bl. a., at de herværende Gasværker opsamlede saa store Lagre af Koks, at de i December Maaned, uanset Markedsforholdene, nedsatte Priserne paa Koks her i Byen med 30 Øre pr. hl., skønt de i Forvejen var lavere end Priserne paa importerede Koks.

Med Hensyn til den engelske Kulordning oplyses, at det aflagende Begær gjorde det vanskeligt at opretholde Priserne, særlig for Eksportkullene, hvorved en skarp indbyrdes Konkurrence mellem de forskellige Kuldistrikter begyndte at gøre sig gældende. Der blev da af de paagældende Myndigheder paabudt en mere effektiv Regulering af Priserne mellem de forskellige Distrikter og en skærpet Kontrol med Salg baade for Hjemmeforbrug og til Eksport.

Der har været Tale om ved Prisansættelser at søge at tvinge Køberne til at aflage Kul fra de Distrikter, hvorfra Forsyningen tidligere var sket, eller fra de Distrikter, der i Øjeblikket trænger mest til Afsætning, ligesom ved Eksport at kræve Destinationshavn og Forbrugers Navn opgivet for hvert enkelt Køb. Da dette imidlertid menes at være i Strid med de af England ved Handelsaftalen givne Tilsagn, vil det forventelig ikke kunne praktiseres. Man kan dog sikkert regne med, at Eksportørerne ikke fremtidig vil faa Lov til at handle frit som før, og navnlig ikke købe eller sælge paa Spekulation, men at de nærmest maa inskrænke sig til at virke som Producenternes Agenter og for deres Andel i Formidling af Salget oppebære en Kommission, der hverken helt eller delvis maa afgives til Køberne. Den skærpede Kontrol med Produktion og Priser tilsigter naturligvis at stimulere Markedet, bl. a. ogsaa for at kunne opretholde Minearbejdernes Lønninger.

Efter aarelange Forhandlinger mellem de forskellige kulproducerende Lande i Europa syntes der en Overgang at være Udsigt til, at Dannelsen af et Kulkartel i nær Fremtid vilde være en Kendsgerning. England og Tyskland som de to største Producenter mentes at være enige om Fordelingen af Eksporten sig imellem, og med de øvrige Lande: Polen, Holland, Belgien og Frankrig skulde Forhandlingerne fortsættes. Den senere Tids politiske Uro har dog foreløbig standset en Videreførelse af Forhandlingerne, men hvis de senere genoptages og fører til et Resultat, vil det sikkert komme til at betyde en yderligere Indskrænkning af den frie Handels Udfoldelse indenfor vor Branche.

Kokskartellet, der omfatter saa godt som hele Produktionen af Koks og Cinders i Storbritannien, Tyskland, Holland, Belgien og Polen, fortsætter stadig sin Virksomhed med Fastsættelse af Minimumspriser og Fordeling af Eksportkvoter til de forskellige Lande.

Som Følge af de usikre udenrigspolitiske Forhold har

der siden det nye Driftsaars Begyndelse været stærkt Begær for Kul og Koks, idet man ikke alene i Produktionslandene, men overalt i Europa har ønsket at sikre sig Reservebeholdninger for alle Tilfældes Skyld. Dette har medført, at de mest efterspurgte Kvaliteter synes udsolgt fra Producenterne, i visse Tilfælde lang Tid fremover, og det er, da denne Beretning skrives, forbundet med Besvær at tilfredsstille Begæret. Som Følge heraf er fob-Priserne faste og stigende, ligesom Kul- og Koksfrakterne er steget 1 à 2 sh. pr. Ton med livligt Begær for Tonnage.

Hvad det regnskabsmæssige Resultat angaar, har Kulkompagniet haft en Bruttofortjeneste, som var ca. 1 Mill. Kr. mindre end foregaaende Aar, hvor Skibenes Drift ganske vist ogsaa gav en ekstraordinær stor Fortjeneste.

Efter at der er foretaget Afskrivninger til et Beløb af 278,613 Kr., foreligger der et Overskud paa 817,533 Kr., heri indbefattet en Overførelse fra forrige Aar paa 239,735 Kr. Der udbetales 5 pCt. Udbytte med 412,500 Kr., og til næste Aar overføres 125,709 Kr.

### DEN DANSKE HANDELSFLAADE

I følge »Danmarks Skibsliste« bestod den danske Handelsflaade (inkl. Fiskefartøjer, Bugserbaade o. l.) pr. 1. Januar 1938 af 472 Dampskibe paa 544.475 B.R.T., 1474 Motorskibe paa 597.579 B.R.T. og 17 Sejlskibe paa 1306 B.R.T., ialt 1963 Skibe paa 1.143.360 B.R.T.

I Aarets Løb er Dampskibsflaaden blevet forøget med 1 Skib og Tonnagen med 15.197 B.R.T., Motorskibsflaaden med 40 Skibe 30.385 B.R.T. og Sejlskibsflaaden formindsket med 2 Skibe, medens Tonnagen er forøget med 223 B.R.T.

Den danske Handelsflaade (inkl. Fiskerfartøjer, Bugserbaade o. l.) bestod herefter pr. 1. Januar 1939 af 473 Dampskibe 559.672 B.R.T., 1514 Motorskibe 627.964 B.R.T. og 15 Sejlskibe 1539 B.R.T., ialt 2002 Skibe 1.189.175 B.R.T.

Handelsflaaden er saaledes blevet forøget med 39 Skibe og Tonnagen med 45.815 B.R.T.

Den danske Handelsflaade, der skulde have de bedste naturlige Betingelser for at vokse sig stor, og som i de senere Aar, hvad dens Vækst angaar, har været præget af Ustabilitet og Stagnation, er saaledes atter begyndt at vokse, men der er dog endnu meget tilbage at indhente — alene i Aarene 1933/34 blev Handelsflaaden formindsket med 53.278 B.R.T. Men hvis de ansvarlige Myndigheder vil indse, at der ikke bør lægges Skibsfartens Trivsel Hindringer i Vejen, skulde der være Betingelser for, at Danmarks Handelsflaade ligesom Norges og Finlands, der atter i Aar har haft en stor Tilgang — Norge 214.000 B.R.T. og Finland 42.000 B.R.T. — kan faa Lov til at stige jævnt og støt.

#### Handelsflaadens Forøgelse og Formindskelse 1929-38.

1929	.....	+ 7 Skibe	+ 9.654 B.R.T.
1930	.....	+58 »	+ 66.394 »
1931	.....	+24 »	+ 39.588 »
1932	.....	+ 3 »	+ 261 »
1933	.....	+31 »	+ 49.858 »
1934	.....	+18 »	+ 3.420 »
1935	.....	+11 »	+ 6.475 »
1936	.....	+24 »	+ 346 »
1937	.....	+13 »	+ 339 »
1938	.....	+39 »	+ 45.815 »

I nedenstaaende af Lloyd's Register udarbejdede Tabel gives en Oversigt over Stigningen i forskellige Landes Tonnage fra Juni 1914 til Juni 1938; det vil heraf ses, at Danmark hvad Forøgelsen angaar kun staa som den niende i Rækken af 12 Lande:

#### Oversigt i forskellige Landes Tonnageforøgelse fra Juni 1914 til Juni 1938.

Land	Antal	B.R.T.	i pCt.
U.S.A.	+1.165	+7.116.546	+350,1
Japan	+1.084	+3.298.326	+193,1
Norge	+ 307	+2.655.822	+135,7
Grækenland	+ 231	+1.068.408	+130,2
Italien	+ 519	+1.828.517	+127,8
Holland	+ 764	+1.380.302	+ 93,8
Sverige	+ 151	+ 555.690	+ 54,7
Frankrig	+ 221	+ 958.497	+ 49,9
Danmark	+ 118	+ 359.126	+ 46,6
Spanien	+ 204	+ 64.037	+ 7,2
Storbritannien og Dominions	+1.062	+ 195.384	+ 1,0
Tyskland	+ 231	+ 903.063	+ 17,6

I 1938 var Verdenshandelen ca. 11 pCt. højere end i 1913, men ca. 9 pCt. lavere end i 1937. Samtidig var Verdenstonnagen ca. 65 pCt. større, og takket være Indforet-

sen af Dieselmotoren m.m. samt forbedrede Laste- og Lossemidler betydelig mere effektiv. I Danmark er Tonnagen siden 1913 dog kun steget med ca. 47 pCt.

I denne Forbindelse vil det være af Interesse at betragte nedenstaaende Tabel, der viser Forholdene mellem Verdenshandelen, Verdenstonnagen og Verdens-Fragtmarkedet fra 1929 til 1938:

Index Tal for Verdenshandel, Verdenstonnage og Verdensfragt 1929—1938.

	Verdenshandel	Verdenstonnage	Verdensfragt
1929	100,0	100,0	100,0
1930	92,8	102,4	81,5
1931	85,3	103,5	82,1
1932	73,9	103,0	77,8
1933	74,9	100,3	74,9
1934	77,2	96,9	76,2
1935	82,3	96,0	76,7
1936	85,9	96,4	87,2
1937	97,0	98,3	132,3
1938	88,6	100,7	100,6

Tabellen viser, at siden 1929 er Verdenshandelen faldet med 11,4 pCt. og Tonnagen steget med 0,7 pCt. Fragterne, der i 1937 steg med ca. 32 pCt., laa i 1938 kun 0,6 pCt. over 1929-Niveauet.

Som det vil ses af nedenstaaende Tabel over den danske Tonnages Fordeling paa Damp-, Motor- og Sejlskibe i de sidste 10 Aar, er Bevægelsen bort fra Damp- og navnlig Sejlskibe stadig fortsat, og Motorskibstonnagen vokser i stigende Grad over Dampskibstonnagen.

Den danske Tonnages Fordeling paa Damp-, Motor- og Sejlskibe 1930—39.

	Dampskibe		Motorskibe		Sejlskibe	
	Antal	B.R.T.	Antal	B.R.T.	Antal	B.R.T.
1. Januar 1930	27,9	64,4	59,8	32,5	12,3	3,1
1. » 1931	27,8	61,3	64,6	37,1	7,6	1,6
1. » 1932	27,3	59,0	67,9	39,9	4,8	1,1
1. » 1933	27,2	57,6	69,0	41,6	3,8	0,8
1. » 1934	26,7	55,9	70,3	43,5	3,0	0,7
1. » 1935	26,6	55,2	71,3	44,4	2,1	0,4
1. » 1936	26,0	52,7	72,3	47,0	1,7	0,3
1. » 1937	25,0	50,2	73,7	49,6	1,3	0,2
1. » 1938	24,0	47,6	75,1	52,3	0,9	0,1
1. » 1939	23,6	47,1	75,6	52,8	0,8	0,1

Danmark har 3 Sejlskibe over 100 B.R.T. og ingen over 500 B.R.T. Verdens samlede Antal Sejlskibe over 100 B.R.T. andrager 1581 Skibe. Heraf har Storbritannien med Dominion og Kolonier de 618 og U.S.A. 436, Italien har 137, Frankrig 61, Finland 36, Sverige 7, hvorimod Norge kun har 2.

Gennemsnitsstørrelsen af den danske Tonnage over 100 B.R.T. er atter steget en Ubetydelighed og andrager nu 1664 mod 1630 B.R.T. i 1938. Gennemsnitsstørrelsen for den i hele Verden nybyggede Tonnage over 100 B.R.T. er atter steget og andrager nu 2711 mod 2444 B.R.T. i 1937 og 2120 B.R.T. i 1936.

I 1911 var Gennemsnitsstørrelsen for den nybyggede Verdenstonnage kun 1657 B.R.T., men steg Aar for Aar til 3106 B.R.T. i 1928, hvorefter den i 1929 faldt til 3069 B.R.T. og fortsatte sin Nedgang til 1933.

Verdenstonnagen fordelt efter Størrelse.

Størrelsesklasse i B. R. T.	Antal	Antal		Antal i pCt.
		Dampskibe 1938	Skibe ialt 1938	
100 og under	300	6,046	9,450	32,13
» »	500	2,242	2,967	10,09
» »	1,000	2,472	2,866	9,75
» »	1,500	1,865	2,046	6,96
» »	2,000	1,522	1,653	5,62
» »	3,000	1,875	2,073	7,05
» »	4,000	1,373	1,571	5,34
» »	5,000	1,381	1,668	5,67
» »	6,000	1,615	1,901	6,46
» »	8,000	1,354	1,897	6,45
» »	10,000	409	775	2,64
» »	15,000	210	362	1,23
» »	20,000	71	103	0,35
» »	25,000	43	50	0,17
» »	30,000	3	10	0,03
30,000 og derover	16	17	17	0,46
		22,497	29,409	100,00

Den danske Handelsflaades Fordeling efter Størrelse.

B. R. T.	Dampskibe		Motorskibe		Sejlskibe		Tilsammen	
	Antal	ipCt.	Antal	ipCt.	Antal	ipCt.	Antal	ipCt.
Under 100	59	12,48	3,229	0,58	1255	82,89	60,229	9,50
Fra 100-500	91	19,24	22,271	3,98	144	9,51	25,645	4,09
» 501-1600	193	40,80	227,703	40,68	8	0,53	7,936	1,26
Over 1600	130	27,48	306,469	54,76	107	7,07	534,154	85,06
Tilsammen	473	100,00	559,672	100,00	1514	100,00	627,964	100,00

Efter Størrelsen fordeler den danske Handelsflaade sig som angivet forneden.

Den danske Handelsflaade bestaar trods alt endnu af ret moderne Skibe, idet 377,715 B.R.T. eller 33 pCt. af Tonnagen, er under 10 Aar gammel.

Verdenstonnagens og den danske Tonnages Alder 1938.

	Verdenstonnagen		Danmarks Tonnage	
	B. R. T.	pCt.	B. R. T.	pCt.
Undrer 5 Aar	8,639,619	12,92	155,396	13,76
fra 5—10 »	8,667,757	12,96	222,319	19,68
» 10—15 »	9,972,143	14,92	210,738	18,66
» 15—20 »	18,063,649	27,01	270,778	23,97
» 20—25 »	8,351,908	12,49	116,451	10,31
25 Aar og derover	13,175,075	19,70	153,874	13,62
	66,870,151	100,00	1,129,556	100,00

Efter sin Anvendelse falder Handelsflaaden i 4 Hovedgrupper, nemlig:

1. Passagerskibe.
2. Lastskibe.
3. Fiskefartøjer.
4. Bugserfartøjer, Bjergningsfartøjer og andre Fartøjer til særligt Formaal.

I Passagerskibsgruppen fandtes pr. 31. December 1938 132 Skibe paa 165,804 B.R.T., nemlig 61 Dampere paa 35,921 B.R.T. og 71 Motorskibe paa 129,883 B.R.T. Motorskibenes Tonnage er siden 1937 forøget med 8,279 B.R.T., Dampernes Tonnage er formindsket med 4,756 B.R.T.

Det største Antal Skibe indenfor denne Gruppe er forholdsvis smaa Skibe, idet der findes 39 Dampere og 41 Motorskibe under 500 B.R.T., men paa den anden Side rummer Gruppen nogle af Landets største Skibe, nemlig 12 Motorskibe over 5,000 B.R.T.

Lastskibsgruppen talte ved Aarets Udgang 1,068 Skibe paa 966,644 B.R.T., nemlig 318 Dampere paa 503,321 B.R.T., 745 Motorskibe paa 462,590 B.R.T. og 5 Sejlskibe paa 733 B.R.T. Ved Aarets Begyndelse var de tilsvarende Tal 311 Dampere paa 482,913 B.R.T., 727 Motorskibe paa 441,170 B.R.T. og 5 Sejlskibe paa 443 B.R.T.

For Dampernes vedkommende ligger det største Antal Skibe, nemlig 195, i Størrelsesklassen 851—2,000 B.R.T., 54 ligger under og 69 over denne Størrelsesklasse. Af Motorskibene er ikke mindre end 573 under 100 B.R.T., 87 ligger mellem 100—500 B.R.T., 11 mellem 1,401—2,000 B.R.T. og 74 over 2,000 B.R.T., heraf endda 37 over 5,000 B.R.T. Bemærkelsesværdigt er det, at Danmark ingen Motorskibe har mellem 501—1,400 B.R.T.

Af Sejlskibene er 3 under 100 B.R.T. og 2 mellem 101—500 B.R.T.

I Lastskibsgruppen findes ogsaa Tankskibene, nemlig 6 Dampere paa 10,854 B.R.T. og 15 Motorskibe 97,272 B.R.T.

Fiskefartøjsgruppen tæller 669 Skibe paa 36,968 B.R.T., nemlig 12 Dampere paa 2,557 B.R.T., 679 Motorskibe paa 33,863 B.R.T. og 8 Sejlskibe paa 548 B.R.T. Ved Aarets Begyndelse var de tilsvarende Tal 9 Dampere 1,655 B.R.T., 657 Motorskibe 33,303 B.R.T. og 8 Sejlskibe 548 B.R.T.; af Skibene i denne Gruppe er 12 Dampere og 45 Motorskibe mellem 100—500 B.R.T., medens 634 Motorskibe er under 100 B.R.T.

Under Bugserfartøjer m. v. falder 82 Dampere paa 17,873 B.R.T., 19 Motorskibe paa 1,628 B.R.T. og 2 Sejlskibe paa 258 B.R.T., ialt 103 Skibe paa 19,759 B.R.T. mod 107 Skibe 21,047 B.R.T. ved Aarets Begyndelse.

Ser man hørte fra de to sidstnævnte Grupper af Skibe, vil man finde, at den egentlige danske Handelsflaade ved Aarets Udgang bestod af ialt 1,200 Skibe 1,132,448 B.R.T. mod 1,182 Skibe 1,086,807 B.R.T. ved Aarets Begyndelse. Skibsantallet paa den egentlige Handelsflaade er saaledes forøget med henholdsvis 18 Skibe og Tonnagen forøget med 45,641 B.R.T.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge medførte ikke større Forandringer paa Fragtmarkedet. Kornmarkederne var i det store hele ret rolige, selv om der paa enkelte Dage syntes at være Tilløb til fornyet Aktivitet.

River Plate Markedet viste i Begyndelsen af Ugen kun ringe Interesse for Tonnage, men i Torsdags kom der en lille Spurt, og ca. 10 Baade blev sluttet paa denne Dag. Rateniveauet laa mellem 9d. og 1/- over Minimalraten.

Fra Australien er der stadig ringe Interesse for Tonnage til U.K. Cont., hvorimod det er noget lettere at placere Tonnage for Laster til Far East. Specielt til Taku Bar synes Befragterne at presse for Tonnage, og der kan i Dag antagelig faas 5/- over Minimalraten. Dette høje Tillæg skyldes de daarlige Erfaringer, mange Redere har haft vedrørende Losning i denne Havn.

De øvrige Kornmarkeder har været stille. St. Lawrence sluttede 2 Baade for Juni Lastning til Minimalraten, og fra Nordpacific sluttedes en enkelt Baad for Juli Lastning til 26/-. Sidstnævnte Afslutning kan gentages.

Heller ikke paa de øvrige oversøiske Markeder var Udsvingene store. Scrapjern fra Northern Range til U.K. betaler stadig 18/- og til Gdynia sluttedes Tonnage til 20/-. Der er ligeledes Efterspørgsel efter Tonnage for Scrapjern til Japan; Raten ligger omkring 21/- fra U.S. Atlantic paa sædvanlige f.i.o. Betingelser.

Sukker fra Vestindien viste ringere Interesse for Tonnage, specielt i amerikansk Regning. Derimod synes London Befragtere fortsat at kunne placere en Del Skibe men paa Grund af den svigtende Konkurrence mellem London og New York viste Raterne en svag nedadgaende Tendens. Sidste Afslutning var

18/- til p.p.U.K. Cont. paa London Betingelser. Fra Pacifickysten er der en Smule bedre Efterspørgsel. Scrapjern sluttedes til \$4.25 til Japan.

Østens Markeder er stadig stille. Soyabønner sluttedes til 25/- og for Ris noteres der nominelt 27/- til de sædvanlige franske Havne, ligesom der søges Tonnage for Ris til Vestindien til omkring 28/6. Fra Indokina er Befragterne aabne for Tonnage for Antracit til Frankrig til omkring 24/- paa f.i.o. Basis, og der sluttedes ligeledes Tonnage for Antracit til St. Lawrence til 19/6d. Fra Fijioerne sluttedes dansk Dieselskib for Sukker til U.K. til 31/6d. De indiske Markeder er fortsat rolige. Kerner/Linsæd indikerer 28/6d. fra Madraskysten og 25/- fra Karachi Siden. Erts fra Visagapatam sluttes til 22/- til W.C.U.K.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene i det store hele uforandrede. Den livligere Tendens, som vi tidligere har omtalt paa Trælastmarkedet, holder sig stadig, og Rederne venter fortsat, at der bliver bedre Fragter længere hen paa Sommeren.

Kul Østkyst/Danmark er uforandret omkring 5/- for 3,000 Tonnere med hurtig Losning, hvorimod de øvrige udgaende Kulmarkeder fra England ligger en Smule svagere. Flere Skibe sluttedes til 8/6d. til Port Said og 6/9d. til Gibraltar. Wales/Buenos Ayres betalte 9/6d.

Middelhavet/hjem er uforandret. Fra Sortehavet tog Russerne 2 Baade, en for Kul fra Mariupol til Northern Range til 11/6d., og en anden for Erts fra Poti til Baltimore til 12/6d.

Forholdene paa Timechartermarkedet er ogsaa uforandrede. Stor Dieseltonnage kan placeres for 9/12 eller 24 Maaneder til omkring 5/-.

Vestindiamarkedet er stadig roligt. Rateniveauet ligger omkring \$1.40 for 3000 Tonnere.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Health Messages by Wireless.

#### Barry, England.

Advice has been received from the International Health Office that as from the 1st July, 1939 the provisions of the Port Sanitary Regulations, particularly Article 6, will apply in the port of Barry. Consequently on and after the 1st July, 1939 the captain of any foreign-going vessel fitted with a suitable wireless transmitting apparatus, on approaching the above-mentioned port shall, if any person on board has symptoms which may be indicative of infectious disease or if there are any other circumstances requiring the attention of the Medical Officer, send a wireless message to the Sanitary Authority. The wireless message should contain such items of information set out in the standard quarantine message included in the medical section of the International Code of Signals 1931.

It may be sent either direct to the Port Sanitary Authority, telegraphic address, Portellh, followed by the name of the port concerned, or through an agent approved by the latter. It should reach the Sanitary Authority not more than 12 and not less than 4 hours before the anticipated time for arrival of the ship.

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i April 1939

I April 1939 ankom til Rotterdam 843 Skibe (April 1938: 796 Skibe) med Ladninger og afgik 742 Skibe (April 1938: 745) med udgaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	April 1939	April 1938
Erts .....	182	169
Korn .....	35	57
Trælast .....	25	26
Jordolie .....	33	37
Kul .....	51	20
Andre Ladninger .....	78	68

Ialt ankom med mindre Liniebaade 285 (294) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i April 1938)

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

og med større Liniebaade 144 (125). Yderligere ankom 404 (377) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 306 (329) mindre Liniebaade, 115 (99) større Liniebaade og 321 (317) Trampbaade, hvoraf 139 (196) Skibe med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 47 (34) Skibe Nieuwe Waterweg.

### Rotterdam Havn

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaet til Rotterdam i April 1939, samt Antallet af udgaende Skibe:

Nationalitet:	Indgaende Skibe		Udgaende Skibe*)	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A. ....	10	34,184	10	—
Belgien .....	2	532	1	1
Brasilien .....	2	8,655	2	—
Danzig .....	3	1,214	1	2
Danmark .....	27	55,610	16	8
Tyskland .....	410	619,470	316	84
Estland .....	10	11,650	4	2
Finland .....	24	31,084	19	3
Frankrig .....	24	31,108	10	6
Grækenland .....	19	48,997	10	8
Storbritannien ...	160	297,804	122	35
Italien .....	37	110,680	31	—
Yugoslavien .....	6	18,096	6	2
Japan .....	7	34,237	6	—
Letland .....	7	10,238	2	4
Litauen .....	2	409	2	—
Nederlandene ...	378	577,029	271	90
Norge .....	68	111,559	42	24
Panama .....	2	8,078	—	2
Polen .....	9	8,499	8	1
Portugal .....	3	3,161	2	1
Rusland .....	2	2,390	1	1
Island .....	1	428	1	—
Sverige .....	77	93,422	60	13
Ialt ....	1,288	2,119,143	952	287

Ialt afgaet: 1,239 Skibe.

\*) = Excl. Andetsteds udklarerede Skibe.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Havnebestyrelsens Møde

I Københavns Havnebestyrelse behandledes i Fredags et Forslag fra Havnedirektøren om Bevilling af 730,000 Kr. til forskellige Anlæg, der skal gøre Christiansholm tjenlig til Havneformaal. Havnebestyrelsen har tidligere vedtaget at købe Øen af Det Østasiatiske Kompagni. Overtagelsen vil ske nu fra Juni Termin.

Det Arbejde, der skal udføres, bestaar af et nyt retliniet Bolværk med 6,5 Meter Vanddybde i Kanalen langs Sydsiden af Øen. Der maa endvidere udføres et Vejanlæg, og Forbindelsen med Land til Prinsessegade skal forbedres ved Opførelse af en ny Adgangsbro eller Dæmning. Der vil ved disse Arbejder fremkomme 18,400 Kvadratmeter Nytleareal til Udlejning.

Ved Forhandling med Marineministeriet er der opnaaet, at Havnen faar to smaa Stykker af Orlogsværftets Vandareal. Paa Forespørgsel oplyste Havnedirektøren, at det ikke vilde være muligt at opnaa mere af Marinens Omraade. De 730,000 Kr. blev bevilget.

Efter Indstilling af Havnedirektøren blev det ligeledes vedtaget at forhøje Havnens Bevilling til Kloakledningen fra Svanemøllebugten til Kongedybet fra 90,000 til 200,000 Kr. Efter det nye Projekt skal Kloakledningen udføres i en Tunnel i Kalkbunden ca. 30 Meter under daglig Vandstand. Havnevæsenet vil derved opnaa, at Kloakledningen aldrig kan komme i Vejen for fremtidige Uddybninger.

Paa Forslag af Direktør Ove Munck tiltraadte Havnebestyrelsen, at Borgmester Sundbo indtræder som Medlem af Programudvalget, samt at Direktør Kørbing bliver Suppleant for Generalkonsul Joh. Hansen.

### Nybygning

Fra Odense Snaalskibsværft søsattes Torsdag en 10,000 Tons Last- og Passagerbaad til Holland—Amerika Linien. Fru Direktør Ringsted foretog Daabshandlingen og gav Skibet Navnet »Sommelsdijk«.

Det er det første Skib, dette hollandske Rederi lader bygge ved et dansk Værft, og om nogen Tid efterfølges det af en Søsterbaad, der faar Navnet »Slaedijk«, hvortil Kølen blev lagt i forrige Maaned, og som søsættes i September. Skibene bygges til Lloyds højeste Klasse, med Strømlinie-støvn og Krydserhæk; det faar 6 Luger, der betjenes af 25 Lossebomme. Dæksmaskineriet bliver elektrisk drevet. Der indrettes Kahytter og Saloner til 12 Pas-

sagerer, ligesom der er sørgt for alle moderne Bekvemmeligheder for disse. Skibets Hoveddimensioner er: Længde overalt 495' 0", Brede paa Spant 62' ", Dybde til »A«-Dækket 40' 6".

Hovedmaskineriet bestaar af 2 Stk. 8-cylindrede, enkeltvirkende, totakts Dieselmotorer, udviklende 10,000 I.H.K. Alt Hjælpemaskineri samt Belysningen og Opvarmningen af Skibet bliver elektrisk.

Afløbningen overværedes af Direktørerne Bouman og van West samt Inspektørerne Woltjer, Willeman og Slieker fra Rederiet, samt af Lloyds Repræsentant og Værftets Ledelse.

### Indkomne Skibe i Københavns Havn i April

Nation	Antal	Ialt	
		N. R. T.	
Danske .....	1,322	341,487	
Svenske .....	297	50,038	
Norske .....	24	42,886	
Tyske .....	92	25,820	
Engelske .....	16	19,405	
Finske .....	29	23,317	
Hollandske .....	30	10,805	
Belgiske .....	4	3,750	
Letlandske .....	3	3,854	
Estlandske .....	8	5,399	
Islandske .....	3	2,569	
Amerikanske .....	7	21,995	
Polske .....	3	24,306	
Ialt .....	1,838	584,631	

### Flensborg Skibsværft

Flensborg Skibsværft har udsendt sin Aarsberetning for det afsluttede Regnskabsaar, i hvilken fastslaas en yderligere gunstig Udvikling af Foretagendet, kendetegnet ved et steget Brutto-Udbytte, de mod i Fjor væsentlig forhøjede Afskrivninger og et Overskud paa 137,000 Mark — det første i mange Aar —, som for første Gang siden 1922 tillader Udbetaling af en Dividende. Den beløber sig til

Foruden nogle mindre Specialfartøjer afleveredes i det forløbne Aar 6 Fragtskibe med ialt 47,000 Tons Bæreevne. 4 af disse Nybygninger hører til en Serie af samme Type med 34,400 Tons. De leveredes til Udlandet, saaledes at 73 pCt. af det samlede Bygge-Program i det forløbne Aar gik paa Udlandskonto. Reparations-Arbejdet har udviklet sig i gunstig Retning. Værftets Flydedok benyttedes af 57 Skibe og var i Brug i 266 Dage. Ved Forretningsaarets Afslutning var 4 Fragtmotorskibe og 8 Fragtdampere med tilsammen 71,000 Tons i Arbejde. Inden Aarsberetning blev affattet, havde man yderligere modtaget Ordre til Bygning af 2 Fragtdampere paa hver 5,100 Tons Bæreevne samt nogle andre Fartøjer.

Selskabets Brutto-Udbytte udgjorde ca. 5,5 Mill. Mk. mod ca. 5 Mill. Mk. Aaret forud. Efter Fradrag af Udgifter til Lønninger m. m., og Afskrivninger med 440,930 Mk. fremkommer et Overskud paa 754,875 Mk. Herfra gaar overført Overskud fra foregaaende Aar med ialt 617,875 Mk., hvorefter Overskudet beløber sig til 137,000 Mk., hvoraf der som nævnt udbetales 4 pCt. Udbytte.

### Skibsfarten paa Hvidehavet

Det russiske Blad »Vodny Transport« for 10. Maj meddeler, at Hvidehavet er isfrit, og at Isbryderdamperne »Sadko« og »Malygin« den 7. Maj er vendt tilbage til Archangelsk med et rigt Bytte af Skind og Spæk. Man venter endvidere spændt paa Ankomsten af Isbryderdamperen »Rusanov«. En Række Fragtdampere er blevet dirigerede til Archangelsk, deriblandt Damperne »Kasakstan«, »Stary Bolsjevik« og udenlandske Skibe.

Den første udenlandske Dampere ventedes at ankomme til Archangelsk Havn den 13. Maj.

Om de forestaaende Uddybningsarbejder i Dvinamundingen giver følgende Notits i »Vodny Transport« af den 8. Maj Meddelelse:

»I Glasgow bygges der til »Dnohasa« i Archangelsk Gravemaskiner-Shalanda'er. Den 3. Maj modtog det »Nordlige Dampskibsselskab« et Radiogram fra Kaptajnen paa Shalanda »Dvinskaja 1« Kam. Veshjakov om, at Fartøjet er overtaget af den sovjetiske Besætning og er gaaet fra Glasgow til Søs. Shalanda'en gaar til Murmansk og derfra til Archangelsk. I Archangelsk skal »Dvinskaja 1« arbejde med Uddybning af Farvandet i den nordlige Del af Dvina. I den nærmeste Tid skal der fra Glasgow afgaa yderligere 3 nye Fartøjer. De sovjetiske Besætninger er allerede ved at overtage dem fra Skibbygningsselskabet.«

### »Skandinavien«

Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavien« har afholdt ordinær Generalforsamling under Ledelse af Højesterets-sagfører Fr. Winther.

**Det forenede Dampskibs-Selskab**  
AKTIESELSKAB  
 Set. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

---

**FRAGT- & PASSAGER RUTER**  
mellem  
 KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
 Brasilien — Nordafrika — Italien —  
 Spanien — Portugal — Frankrig —  
 Belgien — Tyskland — Storbritannien —  
 Island — Norge — Sverige — Danmark —  
 Letland — Litauen — Estland —



Bestyrelsens Formand, Dr. *Krag*, aflagde Beretning og Regnskab.

Fortjenesten paa Brandforsikringsforretningen ligger noget under Overskudet for det foregaaende Aar, men Resultatet maa dog betegnes som megel tilfredsstillende.

Sø- og Transportforsikringen har, til Trods for at denne Forretning har ligget meget vanskelig for den Aargang, som her kommer til Opgørelse, alligevel bragt et nogenlunde tilfredsstillende Resultat.

Smaabrancherne har givet Overskud. Aarsagen til, at det ikke er blevet større, er, at vi har anset det for formaalstjenligt at forhøje Skadesreserven med et væsentligt Beløb.

Den indirekte Livsforsikringsforretning har arbejdet godt, og den direkte er forløbet tilfredsstillende. Tegningen i den direkte Forretning sker i det Omfang, som vi havde tænkt os.

Beholdningen af Værdipapirer er ikke optaget til højere Kurs end Dagskurs, og ikke over Pari, respektive Indløsningsværdi. Del Beløb, hvormed vi ved denne Fremgangsmaade reducerer Kursgevinsten, udgør pr. 31. December 1938 ca. 460.000 Kr. Havde vi anvendt den tidligere Posteringsform, vilde Kursreguleringsfonden være blevet forhøjet med yderligere dette Beløb.

Af Aarets Overskud foreslaas henlagt 650.000 Kr. til Katastrofefonden og 250.000 Kr. til Kursreguleringsfond for Valuta. Disse to Fonds bringes derved op paa henholdsvis 1.250.000 Kr. og 500.000 Kr.

Det Tab, som blev paaført Selskabet ved, at den tidligere østrigske Schilling konverteredes til Reichsmark til en Kurs, som laa ca. 50 pCt. over den tidligere Kurs, er indvundet ved en Fortjeneste gennem Stigning i Dollarkursen og Nedgang i Francskursen.

Til Aktionærerne udbetales 10 pCt. Udbytte. Endvidere foreslaas henlagt til Sikkerhedsfond for direkte Livsforsikring 50.000 Kr. og til Bonusfond 5000 Kr.

Til Funktionærernes Pensionskasse overføres 63.226 Kr. Repræsentantskabets Tantième beløber sig vedtægsmæssigt til 114.013 Kr. 57 Øre. Repræsentantskabet har imidlertid nedsat Tantièmen til 90.000 Kr. Differencen forbliver i Selskabet.

I 1938 har vi afleveret fremmed Valuta til danske Ban-

ker til et Beløb svarende til d. Kr. 2.575.112,30, i samme Tidsrum har vi faaet indbetalt netto d. Kr. 237.198,32 fra Udlandet. Dette vil desværre sige, at den danske Forretning, som vi har afgivet til Udlandet, har været tabbringende for vore Forbindelser. Imidlertid er saaledes ialt hjemført fra Udlandet i fremmed og dansk Valuta d. Kr. 2.812.310,62.

Forretningen i indeværende Aar er hidtil forløbet normalt.

Generalforsamlingen gav enstemmigt Decharge for Regnskabet. Generalkonsul *Weimann* genvalgtes til Bestyrelsen.

#### 60 Aar

Overhovmester i D.F.D.S. *Alfred Henriksen* fyldte forleden 60 Aar. Lige fra han var 14 Aar har han været i D.F.D.S.'s Tjeneste, først paa Rutebaaden »Oluf Bager« mellem Odense og København, derefter i Islandsfarten, saa til Gedseruten — før Stalsbanerne overtog den — og videre til Aalborggruten. I 1907 var han Hovmester paa »Birma«, da det var Kongeskib til Island. Saa kom han til Amerikabaandene, hvor han var en af de populæreste Skikkelser, og i Dag sejler han med »Kronprins Olav« paa Oslosluten.

#### 50 Aar

Skibstilsynsmand i Aarhus under Statens Skibstilsyn, Kaptajn *Anton Winther*, fyldte forleden 50 Aar.

Kaptajn Winther, der er Skibsredersøn fra Nordby, kom til Sø i 1904 med Barken »Prinsesse Marie« af Fanø og sejlede senere med forskellige danske Sejlskibe. Efter endt Navigationseksamen sejlede han en Tid lang i Carls Rederi, men overflyttedes i 1916 til J. Lauritzens Rederi. I 9 Aar var Kaptajn Winther Fører af forskellige af Rederiets Dampere, indtil han i 1932 gik i Land som Skibstilsynsmand i Aarhus.

#### 25 Aars Jubilæum

Fredag den 2. Juni har Kasserer, Prokurist *Holger Møllerup* været ansat i 25 Aar i Rederi- & Skibsmæglerfirmaet Holm & Wonsild (D/S »Myren«).

## POSITIONSLISTE P R. 31. MAJ 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Danzig 25.5.  
s.s. *Aarø*, Bastrup, afg. Halifax 20.5.  
s.s. *Aase*, afg. Genua 19.5. p. R. t. Antwerpen og Palermo.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Port Said 23.5.  
s.s. *Absalon* ank. Aberdeen 18.5.  
m.s. *African Reefer* afg. Los Angeles 18.5.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Singapore til Kolsichang 29.5. udg.  
s.s. *Agnete* pass. Dungeness 18.5. p. R. t. Bayonne.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Zeebrugge 18.5.  
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 23.5. til River Plate.  
s.s. *Alf* ank. Rouen 23.5.  
s.s. *Alfa* afg. Manchester 22.5.  
s.s. *Algarve* afg. Nemours 29.5. til Oran.  
s.s. *Algier* afg. Neapel 29.5. til Catania.  
m.s. *Almena* afg. Teneriffa 22.5. p. R. t. Barcelona.  
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Puerto Manali 25.5. til New York.  
m.s. *American Reefer* ank. Santos 21.5.  
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Los Angeles 29.5. hjg.  
s.s. *Anna* pass. Dungeness 22.5.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 17.5.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Los Angeles 25.5.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Bishop Rock p. R. t. Liverpool 30.5. hjg.  
s.s. *Anne* afg. Dakar 13.5. til Kaolack.  
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 4.5. til River Plate.  
m.s. *Arizona* afg. Rio 12.5. til Bergen.  
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Kalundborg 23.5.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Portland 20.5.  
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Shanghai 24.5. udg.  
s.s. *Aslaug* afg. Dakar 10.5. til Dunkirk.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Cebu Ph. Is. 28.5.  
s.s. *Astra* afg. Charlottetown 24.5. til Chandler.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Louisburg 27.5. til Köping.  
m.s. *Australian Reefer* pass. Mona 14.5.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Melbourne 21.5. udg.  
s.s. *Avance* afg. London 19.5. til Kalundborg.

### B

s.s. *Belgien* afg. Drammen 23.5.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Haifa 26.5.  
s.s. *Bergenshus* afg. Kbhvn. 30.5. til Stettin.  
s.s. *Bertha* pass. Dunnet Head 22.5.  
s.s. *Bes* pass. Dungeness 27.5.  
s.s. *Betta* ank. Wiborg 22.5.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Cardiff 18.5.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Arilis 17.5.

s.s. *Birgitte* ank. Grimsby 25.5.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. New York 25.5. til Cienfuegos.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Blyth 28.5.  
m.s. *Bonita*, Farup, pass. Pentland Firth 30.5.  
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Bangkok 21.5.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. Quebec 24.5.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 29.5.  
s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 24.5. til River Plate.  
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Rotterdam 21.5.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Montreal 29.5.  
s.s. *Britta* ank. Wiborg 23.5.  
s.s. *Broholm* afg. Alexandria 29.5. til Oran.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Moengo 29.5. til Port of Spain, Trinidad.  
s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 20.5. til Santos.

### C

m.s. *California* afg. Rio 25.5. til Kbhvn.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. London 29.5. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Marseille 19.5.  
s.s. *Carmen* ank. Oslo 22.5.  
m.s. *Caroline Mærsk* ank. New York 22.5.  
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 29.5.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Christobal 27.4.  
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Kap det Gode Haab p. R. t. Sydney 24.5. udg.  
m.s. *Chilean Reefer* pass. Kanarieøerne 23.5.  
s.s. *Christiansborg* afg. New York 23.5.  
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Le Havre 10.6.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. St. Thomas 20.5.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Montevideo 28.5. til Santos.  
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Kbhvn. 30.5. til Gdynia.  
s.s. *Clara*, Jensen, pass. Beachy Head 30.5. til Bordeaux.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Kolding 23.5.  
m.s. *Columbia*, Broner, pass. Panama Kanalen 20.5.  
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Bordeaux 9.5.  
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Cadiz 25.5.

### D

s.s. *Dagmar* ank. Kotka 23.5.  
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 29.5.  
s.s. *Dagmar Clausen* ank. Bremen 23.5.  
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Methil 26.5.  
m.s. *Danmark*, Christensen, ank. Shanghai 31.5. udg.  
m.s. *Danmark* afg. Rotterdam 31.5. til Hamburg.  
s.s. *Delaware* ank. Galveston 21.5.

### E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Quebec 18.5. til New York.  
s.s. *Edv. Nissen* ank. København 22.5.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31 5.30

LONDON .....	22,40	MADRID .....	54,00
NEW YORK .....	479,50	AMSTERDAM .....	257,75
BERLIN .....	191,95	STOCKHOLM .....	115,50
PARIS .....	12,80	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	81,60	HELSINGFØRS .....	9,95
ZFRICH .....	108,10	PRAG .....	16,55
ROM .....	25,35	WARSAWA .....	90,60

s.s. *Effie Mærsk* afg. Næstved 25.5.  
 s.s. *Egholin* afg. Leixoes 26.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Santos 17.5.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. New York 20.5.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Cadiz 17.5.  
 s.s. *Elisabeth* pass. Hollenau 22.5.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Danzig 21.5.  
 s.s. *Ellen* ank. Sækkøbing 22.5.  
 s.s. *Ellensborg* pass. Brunsbüttekoog 28.5.  
 s.s. *Else* afg. Calais 22.5.  
 s.s. *Emanuel* afg. Gdynia 30.5. til Scaw f. Ordres.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Frederikshavn 26.4.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Rotterdam 12.5.  
 s.s. *Energi* oplagt.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Gdynia 29.5.  
 s.s. *Enigheden* oplagt.  
 s.s. *Erik Boye* ank. New York 22.5.  
 s.s. *Erindring* oplagt.  
 s.s. *Erna* ank. Hobro 17.5.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 26.5.  
 s.s. *Ester* afg. Goole 23.5.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, afg. Las Palmas 29.5.  
 s.s. *Estrid* pass. Helsingør 19.5.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Christobal til Los Angeles 22.5. udg.

## F

m.sk. *Fanø* ank. Lillesø 26.4.  
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Bowaters Vharf 28.5.  
 s.s. *Finland* afg. Danzig 23.5.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Nakskov 24.5.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Casablanca 24.5.  
 s.s. *Frankrig* afg. Leith 24.5.  
 s.s. *Fredensborg* pass. Ushant 30.5.  
 s.s. *Frederiksborg* pass. Lødingen 28.5.  
 s.s. *Freyja* ank. Dunkirk 13.5.  
 s.s. *Frida* afg. Cadenas 17.5.  
 s.s. *Frode* ank. Kbhvn. 26.5.  
 s.s. *Fylla* pass. Smalls 23.5.

## G

s.s. *Georgia* afg. Gdynia 23.5. til Santos.  
 s.s. *Gerd* pass. Southend 26.5.  
 s.s. *Gerda* ank. London 23.5.  
 s.s. *Gerda Toft* forv. ank. Halifax 5.6.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 16.5.  
 s.s. *Gorm* afg. Santos 24.5. til Madeira.  
 s.s. *Grete* ank. Aalborg 12.5.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Panama 20.5.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Oslo 26.5.  
 s.s. *Gudrun* pass. Spurn Hd. 26.5. for udg.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Casablanca 25.5.  
 s.s. *Gunhild* ank. Dublin 20.5.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Bridgeport 26.5.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 20.4.  
 s.s. *Gyda* ank. Antwerpen 19.5.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 29.5.  
 s.s. *Halfdan* ank. Havre 29.5.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Danzig 25.5.  
 s.s. *Hanne* pass. Skagen 23.5.  
 s.s. *Hans Broge* afg. Sfax 20.5.  
 s.s. *Hans*, From, afg. Hammerhavnen 1.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Abendene 17.5.  
 s.s. *Harald* ank. Kbhvn. 27.5.  
 s.s. *Harriet* ank. Tunis 23.5.  
 s.s. *Helene* ank. Norrkøping 16.5.  
 s.s. *Helga* ank. Valapraiso 16.5.  
 m.s. *Helvig* ank. Philadelphia 15.5.  
 s.s. *Henry Tegner* ank. Garston 26.5.  
 m.s. *Herdis* ank. Liverpool.  
 s.s. *Hilde* ank. Danzig 24.5.  
 s.s. *Hindholm* ank. Kbhvn. 29.5.  
 s.s. *Holland* afg. Gdynia 24.5.  
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. New York 24.5.

## I

s.s. *Inga*, Holm, pass. Kbhvn. 30. 5. p. R. t. Rouen.  
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Helsingør 20.5. for Rep.  
 s.s. *Inger* pass. Las Palmas 22.5.  
 s.s. *Inger Toft* pass. Kbhvn. 25.5.

m.s. *India*, Krarup, ank. Kbhvn. 15.5.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, pass. Kbhvn. 24.5.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Bremen 28.5.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Leith 29.5.  
 s.s. *Ivar* afg. Baltimore 28.4. i Timecharter paa Vestindien.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 28.5.  
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Gdynia 26.5.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Tampica 12.5.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Kongsichang 28.5. hjg.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Paramaribo 24.5.  
 s.s. *Johanne* ank. Wiborg 21.5.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Safi 25.5.  
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 29.5.  
 s.s. *Jenny* afg. Palermo 24.5.  
 s.s. *Jonna* ank. Rotterdam 23.5.  
 s.s. *Juliane* ank. Dunkirk 23.5.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Rotterdam til Marseilles 28.5. udg.  
 s.s. *Jutta* pass. Gravesend 23.5.  
 s.s. *Jytte* ank. Aalborg 17.5. for Rep.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Aalborg 26.5.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Progreso 3.5.  
 s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. Antilla 25.5.  
 s.s. *Karen* ank. Raumo 17.5.  
 s.s. *Karen Toft* afg. Bordeaux 23.5.  
 s.s. *Karla* ank. St. Louis 23.5.  
 s.s. *Katholm* i Dok i Frederikshavn.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Baton Rouge 26.5.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Southend 29.5.  
 s.s. *Kentucky* ank. Port Everglades 26.5.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Colombo 30.5. hjg.  
 s.s. *Kirsten* ank. Hull 21.5.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Reykjavik 5.5.  
 s.s. *Kjbenhavn*, Fenger Tendal, ank. Methil 28.5.  
 s.s. *Knud* ank. Swansea 29.5.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Annuelles.  
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 19.5.  
 s.s. *Knut* afg. Trapani 17.5.  
 s.s. *Kongean* oplagt.

## L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 20.5.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Guardafui p. R. t. Colombo 28.5. udg.  
 s.s. *Lars Kruse* pass. Las Palmas 23.5.  
 s.s. *Laura* ank. Valencia 19.5.  
 m.s. *Laura Mærsk* ank. Manila 18.5.  
 m.s. *Leise Mærsk* ank. La Guira 26.5.  
 m.s. *Lexa Mærsk* ank. København 19.4.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Barcelona 26.5.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Mobile 17.5.  
 s.s. *Lillian* afg. Haukipudas 20.5.  
 s.s. *Lilleborg* pass. Kbhvn. 29.5.  
 s.s. *Linda* pass. Gibraltar 22.5.  
 s.s. *Lily* pass. Oitavas 22.5.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Grenaa 27.5. til Goole.  
 s.s. *Lotta* ank. Hook 23.5.  
 s.s. *Lotte* pass. Liyad 24.5.  
 m.s. *Louisiana* afg. Lissabon 27.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Lundby* forv. ank. Montreal 30.5.  
 s.s. *Lynæs* pass. Flushing 28.5.

## M

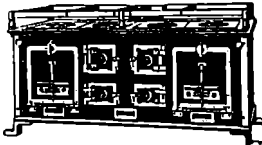
s.s. *Magnus* afg. Gdynia 30.5. til Danzig.  
 s.s. *Maja* ank. Calais 21.5.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Casablanca til Antwerp 27.5. hjg.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Barbados 27.5.  
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Baltimore 23.5.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Cordenas 27.5. til Wilmington N.C.  
 s.s. *Margrete* ank. Fredericia 21.5.  
 s.s. *Margrethe* ank. London 29.5.  
 s.s. *Maria* ank. Hook 24.5.  
 s.s. *Marianne* afg. Svendborg 23.5.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. New York 26.5.  
 s.s. *Marie Toft* afg. Sete 27.5.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Port Said 21.5.  
 s.s. *Marna* afg. New York 19.5.  
 m.s. *Marocco* ank. Antwerpen 30.5.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Cadiz 12.5.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Cannes 22.5.  
 s.s. *Marx* ank. Gdynia 22.5.  
 s.s. *Maryland* afg. Kambo 90.5. til Stavanger.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Gibraltar 22.5.  
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Kbhvn. 26.5.  
 s.s. *Mercur* ank. Rotterdam 21.5.  
 s.s. *Mette* afg. Ardrassan 12.5.  
 s.s. *Michael Jebsen* ank. Hongkong 6.5.  
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 27.5. til Antwerpen.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Rotterdam 24.5.



**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**  
 HOLBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.



*Kabys = Komfurer*  
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

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

s.s. *N. J. Ohlsen* oplagl.  
 s.s. *Najaden* ank. Haukipudas 23.5.  
 s.s. *Nancy* afg. Zeebrugge 23.5.  
 s.s. *Nerma* pass. Finisterre 21.5.  
 s.s. *Nevada* ank. Buenos Aires 30.5.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Cochin 15.5.  
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Hongkong 27.5.  
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Fair Isle 23.5.  
 s.s. *Niobe* ank. Beckton 22.5.  
 s.s. *Norco* pass. Skagen 23.5.  
 m.s. *Nordbo* ank. Yokohama 21.5.  
 s.s. *Nordborg* afg. Rotterdam 27.5.  
 s.s. *Nordby* ank. Køge 19.5.  
 m.s. *Norden* ank. San Francisco 19.5.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Santos 19.5.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Nakskov 8.5. for Reparation.  
 m.s. *Nordhval* afg. Osaka 19.5.  
 m.s. *Nordkap* afg. New York 20.5. til Rio.  
 s.s. *Nordlys* afg. Pensacola 20.5.  
 m.s. *Nordpol* afg. Los Angeles 4.5. til Yavata.  
 m.s. *Nordvest* ank. New York 22.5.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Kbhvn. 17.5.

## O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 30.5.  
 s.s. *Olga* afg. Gdynia 22.5.  
 m.s. *Olga S.* pass. Dungeness 18.5. p. R. t. Alexandria.  
 s.s. *Olaf* afg. Montreal 26.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Burntisland 23.5.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Georgestown 26.5.  
 m.s. *Oregon* afg. Kbhvn. 20.5. til River Plate.  
 s.s. *Orion* afg. New York 20.5. til Caripito.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Kalundborg 27.5.  
 s.s. *Otto Petersen* pass. Beachy Hd. 25.5.  
 s.s. *Ove Toft* ank. Miramisse 24.5.

## P

s.s. *P. N. Damm* pass. Dover 23.5.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Livorno til Port Said 28.5. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Karlskrona 29.5.  
 s.s. *Paula* afg. Gdynia 23.5.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Portland 6.5. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco—Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Hongkong 27.5.  
 s.s. *Polly* pass. Fornæs 22.5. for syd.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Danzig 26.5.

## R

m.s. *Ragnhild* ank. London 21.5.  
 s.s. *Randa* pass. Algier 22.5.  
 s.s. *Riga* i Dok i Kbhvn.  
 s.s. *Rigmor* afg. Sunderland 25.5.  
 s.s. *Rikke* afg. Tyne 20.5.  
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 28.5.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Antwerp 25.5.  
 s.s. *Robert* pass. Oitavas 21.5.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Port Said 12.5.  
 s.s. *Rosenborg* afg. Dover 27.5.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 30.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Frederikshavn 22.5.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Philadelphia 15.5.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Stettin 29.5.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Frederikshavn 28.5.  
 s.s. *Seine* afg. Tallinn 30.5. til Riga.  
 s.s. *Sejrø*, Teilman-Thomsen, ank. St. Johns N.F. 26.5.  
 m.s. *Selandia*, Væring, afg. Colombo til Aden 30.5. hjg.  
 s.s. *Selma* afg. Sete 23.5.  
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 13.5.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Oslo 28.5. udg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Kbhvn. 28.5.  
 s.s. *Signe* solgt til Italien.

s.s. *Sigrid* pass. Skagen 21.5.  
 s.s. *Sigrun* afg. Horsens 27.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Bordeaux 26.5.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. La Rochelle 29.5.  
 s.s. *Skagen* ank. Boulogne 28.5.  
 s.s. *Skagerak* ank. Caen 17.5.  
 s.s. *Skandia* ank. London (Purfleet) 1.6.  
 s.s. *Skjold* ank. Havre 28.5.  
 s.s. *Skodsborg* afg. Beckton 29.5.  
 s.s. *Slejpner* ank. Kbhvn. 28.5.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Norfolk 26.5.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Reykjavik 24.5.  
 s.s. *Sophie* ank. Kemi 22.5.  
 s.s. *Stadion II* forv. afg. Drammen 30.5. til Randers og Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 35 Gr. N. — 31 Gr. W. p. R. t. New York.  
 s.s. *Stella* afg. Avonmouth 23.5.  
 m.s. *Stensby* forv. ank. Houston 30.5.  
 m.s. *Stjerneborg* pass. San Salvador 26.5.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Danzig 27.5.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Las Palmas 26.5.  
 s.s. *Svanhild* afg. New York 11.5. til Turks Islands i Time-charter.  
 s.s. *Svanholm* ank. Antwerpen 26.5.  
 s.s. *Svava* afg. Kbhvn. 29.5. til Aarhus.  
 s.s. *Svend Pii* ank. Boston 19.5.  
 s.s. *Søborg* pass. Ushant 27.5.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Skelskør 31.5. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Newcastle N.S.W. 28.5.  
 s.s. *Tanja* pass. Ushant 22.5.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, pass. St. Helena 29.5.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Aarhus 1.6.  
 s.s. *Tekla* pass. Dungeness 16.5. p. R. t. Casablanca.  
 s.s. *Tennessee* afg. New York 24.5. til Oslo.  
 m.s. *Thyra S.* pass. Gibraltar 20.5.  
 s.s. *Tonisk* forv. afg. Antwerpen 30.5. til Kbhvn., Horsens og Randers.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagl.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prinzapolka 29.5.  
 s.s. *Transporter* pass. Hirthals 19.5.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Hammerhavnen 1.6. til London.  
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 29.5.  
 s.s. *Tula* afg. Algier 29.5. til Alexandria.  
 m.s. *Tunis* ank. Esbjerg 29.5.  
 m.s. *Tureby* afg. New York 26.5. til Rio. Santos og Buenos Aires.

## U

s.s. *Uffe* ank. Liverpool 26.5.  
 s.s. *Ulla* pass. Ækvator 17.5.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Ivigtut 22.5.  
 s.s. *Uraniensborg* ank. Moji 29.5.

## V

s.s. *Valborg* ank. Marseilles 23.5.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Lemvig 28.5.  
 s.s. *Venus* ank. Sagua 21.5.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 24.5.  
 s.s. *Viborg* afg. Ghent 27.5.  
 s.s. *Viola* afg. Haifa 18.5. til London.  
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 20.5. til River Plate.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Shanghai 18.5.  
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Fair Isle 22.5.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Dieppe 26.5.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 30.5. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Garston 23.5.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Waasberg &amp; Christoffersen)

**STEVEDORES**

Telefon 2683

**R A N D E R S****GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

**DANZIG**

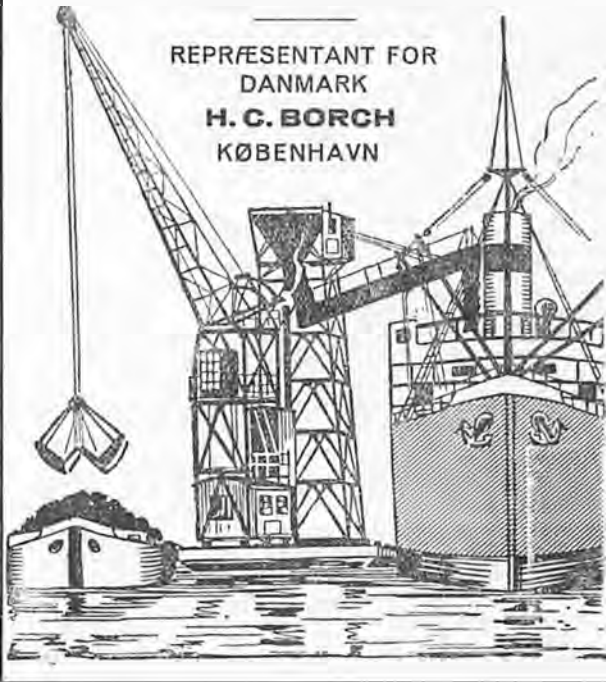
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:  
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
**H. C. BORCH**  
KØBENHAVN

**STEVEDORE**Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
6820 & 4055 Mamdresch

Aalborg

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stalskibe

Red og Grå Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Grå Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldebodgade 18, Kbhvn. N.  
Telefon: Central 13778.

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN».

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 1. Juni 1939.

Nr. 22.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 18, København K.

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

Næste Nr. af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Torsdag den 8. Juni.

## I. Østersøen.

1633. Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 21/1444. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Utgrunden* paa c.  $56^{\circ} 20'_{,9}$  N.  $16^{\circ} 14'_{,8}$  E. er midlertidig ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser samme Fyrkarakter som Fyrskibet.  
(E. f. S. Nr. 17/1225 1939.)
1634. Sverige. Gotland E.-Kyst. Espebådan. Afmærkning forandret.  
(U. f. s. Nr. 21/1445. Stockholm 1939.)  
1. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa  $56^{\circ} 57'_{,80}$  N.  $18^{\circ} 23'_{,00}$  E. og den sorte Stage med hvidt Bælte og 2 Balloner paa  $56^{\circ} 57'_{,30}$  N.  $18^{\circ} 22'_{,50}$  E. er permanent inddraget.  
2. En sort Stage med hvidt Bælte og 2 Balloner er udlagt paa  $56^{\circ} 57'_{,40}$  N.  $18^{\circ} 23'_{,20}$  E.  
(Kort Nr. 181 og 182.)
1635. Sverige. Stockholm Skærgaard. Løbet mellem Örnö og Kymmendö. Sømærke inddraget.  
(U. f. s. Nr. 21/1443. Stockholm 1939.)  
Stagen med Kost paa  $59^{\circ} 06'_{,22}$  N.  $18^{\circ} 29'_{,55}$  E. er permanent inddraget.
1636. Sverige. Stockholm Skærgaard. Kodjupsleden. Nye Sømærker udlagt.  
(U. f. s. Nr. 21/1440. Stockholm 1939.)  
En Stage med Kost er udlagt paa henholdsvis  $59^{\circ} 25'_{,41}$  N.  $18^{\circ} 21'_{,24}$  E. og  $59^{\circ} 23'_{,40}$  N.  $18^{\circ} 20'_{,50}$  E.
1637. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallen Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
(Telegram fra Lodskontoret i *VUSSU.*)  
Lys- og Fløjtetønden *Helsingkallen* paa c.  $63^{\circ} 36'$  N.  $21^{\circ} 49'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 52/3701 1938.)

1638. **Finland. Bottniske Bugt. Norra Glopsten Lys- og Klokketønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 14/471. Helsingfors 1939.)  
Lys- og Klokketønden *Norra Glopsten* paa c. 63° 10' N. 21° 03' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 48/3419 1938.)
1639. **Finland. Finske Bugt. Indløbet til Viipuri. Sekundankivi Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(U. f. s. Nr. 14/469. Helsingfors 1939.)  
*Sekundankivi* Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, er nu synligt hele Horisonten rundt. Fyret bestaar af en rød Fyrlanterne, der er anbragt paa en hvid Betonhytte med et rødt Bælte paa Midten. Flammens Højde: 3,8 m.  
60° 41' 04" N. 28° 42' 33" E.
1640. **Estland. Finske Bugt. Narva Bugt. Sømærker udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 3/13. Tallinn 1939.)  
Følgende nye Sømærker er udlagt:  
a. En hvidmalet Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa c. 59° 26',<sub>3</sub> N. 27° 46',<sub>2</sub> E.  
b. En rødmalet Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa c. 59° 25',<sub>5</sub> N. 27° 45',<sub>5</sub> E.  
(Kort Nr. 184.)
1641. **Estland. Finske Bugt. Makhholm. Sømærke flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 3/14. Tallinn 1939.)  
Den hvidmalede Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa c. 59° 31',<sub>8</sub> N. 26° 43',<sub>8</sub> E. er flyttet til c. 59° 31',<sub>8</sub> N. 26° 43',<sub>2</sub> E.  
(Kort Nr. 184.)
1642. **(T). Estland. Finske Bugt. Ihasalu. Skydeøvelser og Bombekastning. Advarsel.**  
(N. t. M. Nr. 3/12. Tallinn 1939.)  
I Tiden indtil 1. September d. A. afholdes Skydeøvelser med Kanon og Luftskyts samt Bombekastningsøvelser i *Ihasalu* og *Kaberneeme* Bugter.  
Naar Skydning med Kanon finder Sted vises om Dagen et rødt Flag og om Natten en rød Lanterne fra *Ihasalu* Vindmølle, der er beliggende paa c. 59° 31',<sub>4</sub> N. 25° 11',<sub>2</sub> E.  
Skydning med Luftskyts og Bombekastningsøvelser finder Sted hver Dag, undtagen Lørdage, Søndage og Helligdage, fra Kl. 0700 til Kl. 1100 og fra Kl. 1400 til Kl. 1900 (Kl. 0500—0900 og Kl. 1200—Kl. 1700 G. M. T.).  
Skibe advares imod i de anførte Tidsrum at komme Kysterne i *Ihasalu* og *Kaberneeme* Bugter nærmere end 1,6 Sm.
1643. **Estland. Finske Bugt. Tallinn Red. Sømærker udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 3/15. Tallinn 1939.)  
Følgende nye Sømærker er udlagt:  
a. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte mod hinanden vendende Koste paa 59° 29' 11" N. 24° 48' 23" E.  
b. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 59° 28' 28" N. 24° 44' 22" E.  
(Kort Nr. 183.)
1644. **Estland. Muhuväin. Sømærke udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 3/16. Tallinn 1939.)  
En rødmalet Spirtønde med Ballon over 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa 58° 44' N. 22° 46',<sub>35</sub> E.  
(Kort Nr. 182.)
1645. **(T). Tyskland. Greifswalder Oie E. t. N. Tønde midlertidig udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 21/2110. Berlin 1939.)  
En hvid Baaketønde med E.-Topbetegnelse og mærket *Greifswalder Oie-Ost* er for Sommeren udlagt paa c. 54° 15',<sub>2</sub> N. 13° 56',<sub>9</sub> E.

1646. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Quitzlas. Afmærkning midlertidig forandret.  
(N. f. S. Nr. 21/2110. Berlin 1939.)  
Den hvide Baaktønde *Quitzlas-Ost* paa c.  $54^{\circ} 23',5$  N.  $13^{\circ} 43',3$  E. er for Sommeren ombyttet med en hvidmalet Lys- og Klokketønde mærket *Quitzlas-Ost* og forsynet med E.-Topbetegnelse. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $15^s$ .
1647. (T). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
(N. f. S. Nr. 21/2113. Berlin 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 19/1410 1939 meddeles, at *Warnemünde* Radiofyr paa c.  $54^{\circ} 11'$  N.  $12^{\circ} 05'$  E. vil være ude af Virksomhed indtil den 4. Juni d. A.  
(E. f. S. Nr. 19/1410 1939.)  
(Se Tillæg.)

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

1648. Danmark. Sundet. København. Yderhavnen. Lynettehavnen. Uddybning.  
I *Lynettehavnen* er Farvandet N. for Bolværket langs *Revshaleøens* N.-Side uddybet til  $4,0$  m til en Afstand af c. 50 m fra Bolværket.  
 $55^{\circ} 41'$  ( $44''$ ) N.  $12^{\circ} 36'$  ( $57''$ ) E.  
(Kort Nr. 134 og 133. Havnelods, Side 119.)
1649. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt N.-lige Del. Fast Kapsejladsmærke udlægges.  
Den 1. Juni d. A. udlægges uden nærmere Meddelelse det faste Kapsejladsmærke, en sort Bøje med Stage og sort, firkantet Topbetegnelse, i c. 8 m Vand paa  $55^{\circ} 33'$  ( $36''$ ) N.  $12^{\circ} 26'$  ( $00''$ ) E., c.  $4\frac{3}{4}$  Sm W. for Luftfyret *Amager S.* — Bøjen er Søfarten uvedkommende.
1650. (T). Sverige. Sundet. Flinterønden. Oskarsgrundet Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 21/1461. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Oskarsgrundet* paa c.  $55^{\circ} 35'$  N.  $12^{\circ} 51'$  E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakteren er uforandret. Taagesignal afgives med Klokke, hvormed mindst hver 2. Minut gives 2 tæt paa hinanden følgende Slag.  
(E. f. S. Nr. 19/1414 1939.)
1651. (T). Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 21/1446. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Falsterborev* paa c.  $55^{\circ} 17'$  N.  $12^{\circ} 47'$  E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakteren er uforandret. Taagesignal afgives med Tyfon, To-Stød hver  $30^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $6^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $18^s$ . Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal eller Radiofyr.  
(E. f. S. Nr. 19/1415 1939.)
1652. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Langø Havn. Ny Mole bygget. Uddybning. Nyt Sømærke udlagt.  
c. 80 m W. for den tidligere Havnemole er opført en ny Mole af omtrentlig samme Længde, saaledes at der er dannet et større Havnebassin. Indløbets Bredde er c. 15 m. Dybden i Havnen og i Indsejlingen dertil er  $2,5$  m.  
c. 25 m N. for det nye Molehoved er udlagt en Stage med Kost ved W.-Siden af Indløbet.  
c.  $54^{\circ} 49'$  N.  $11^{\circ} 01',3$  E.  
(Kort Nr. 144, 142, 140 og 185. Danske Lods, Side 338. Havnelods, Side 129, Tillæg Nr. 1, Side 23.)

1653. **Danmark. Lille-Bælt. Flessingen. Oplysning om Sømærke.**  
Den hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost, *Flessingen*, ligger i 5,0 m Vand paa  $55^{\circ} 30' 21''$  N.  $9^{\circ} 40' 14''$  E.  
(Kort Nr. 150, 114 og 151. Danske Lods, Side 350. Søm.-Fort. Side 51, Nr. 4.)
1654. (T). **Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.**  
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning med 20 mm Maskinkanon den 5., 6., 7. og 8. Juni d. A.  
Ved ovennævnte Skydninger er det forbudt at besejle Farvandet indenfor *Halk Hoved—Schønheyder Banke—Holst Banke—Barso*.  
De ovennævnte Dage vil der — 1 Time før Skydningens Begyndelse og til Skydningen er slut — være hejst 1 Kurveballon paa den i Skydeterrænet værende Signalmast (c.  $55^{\circ} 10',_6$  N.  $9^{\circ} 38',_8$  E.).  
(E. f. S. Nr. 1/36 1939.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1655. (T). **Sverige. Kattegat. Indløbet til Göteborg. Vinga södra Lys- og Klokketønde midlertidig inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 21/1462. Stockholm 1939).  
Lys- og Klokketønden *Vinga södra* paa c.  $57^{\circ} 36',_1$  N.  $11^{\circ} 40',_0$  E. er midlertidig inddraget uden at erstattes med Reservetønde.
1656. **Danmark. Limfjorden. Hals-Aalborg. Langerak. Maalt Mil.**  
Til Brug for *Aalborg Skibsværft* er i *Langerak* oprettet en maalt Mil, 1852,01 m lang. Som Afmærkning for den maalte Mil er paa N.-Kysten anbragt 2 Sæt Baaker, hver Sæt bestaaende af 3 hvid- og rødtribede Stangbaaker med sort Ballon paa Toppen.  
E.-lige Forbaake: c.  $57^{\circ} 01',_5$  N.  $10^{\circ} 09',_2$  E.  
W.-lige — : c.  $57^{\circ} 02',_2$  N.  $10^{\circ} 08',_0$  E.  
(Kort Nr. 106 og 104. Danske Lods, Side 485.)
1657. **Danmark. Limfjorden. Vilsund. Oplysning om Bro under Bygning.**  
Omkring den 12. Juni d. A. vil det sidste faste Brofag (Nr. 2 regnet fra *Mors-siden*) blive bragt paa Plads. Gennemsejling indtil denne Dato foregaar paa dette Brofags Plads, hvorefter den egentlige Gennemsejling i Klappaget skal benyttes. Broklappen vil normalt være nedet, men kan aabnes paa Forlangende om Dagen, idet der benyttes samme Signalering som f. Eks. ved Broerne ved *Aalborg*.  
c.  $56^{\circ} 53',_1$  N.  $8^{\circ} 38',_0$  E.  
(E. f. S. Nr. 5/343 1939. Kort Nr. 104.)
1658. (T). **Sverige. Skagerrak. Grisbådarne Lys- og Klokketønde midlertidigt inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 21/1463. Stockholm 1939.)  
Lys- og Klokketønden *Grisbådarne* paa c.  $58^{\circ} 53',_0$  N.  $10^{\circ} 49',_8$  E. er midlertidig inddraget uden at erstattes med Reservetønde.
1659. (T). **Norge. Oslofjord. Ildjernsflu Fyrskib midlertidigt inddraget.**  
(K. f. F. Nr. 8 og 9. Oslo 1939.)  
*Ildjernsflu* Fyrskib paa c.  $59^{\circ} 51',_3$  N.  $10^{\circ} 38',_3$  E. er midlertidig inddraget fra den 30. Maj til c. 1. Juli d. A. Som Erstatning er paa Fyrskibets Plads udlagt en sort- og rødmalet Stage.

(Se Tillæg.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### I. Østersøen.

1939

- 1/2 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag „Katharina Peppa“. Vrag afmærket.*  
 1/14 *Tyskland. Stolpe Banke S. Vrag „San Matteo“. Vraglystøndes Plads.*  
 1/15 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie N. Vrag.*  
 1/17 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*  
 7/486 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Fyr midlertidig forandret. Oplysning om Kabler.*  
 9/634 *Østersøen. Ronne Havn S. t. W. Vrag „Rita“ afmærket.*  
 9/645 *Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE. Oplysning om Vrag.*  
 11/782 *Lolland W.-Kyst. Liepaja N. Vrag „Ballabor“ afmærket.*  
 11/841 *Danmark. Gedser Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.*  
 12/854 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib midlertidig ombyttet.*  
 14/1023 *Danmark. Bornholm. Hasle Havn midlertidig lukket. Havnefyr midlertidig slukket.*  
 20/1485 *Tyskland. Swinemünde Bugt. Forsøg med Radiofyr.*  
 21/1557 *Danmark. Bornholm. Ronne Lys- og Fløjtetønde flyttes.*  
 22/1633 *Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib midlertidig ombyttet.*  
 22/1642 *Estland. Finske Bugt. Ihasalu. Skydeøvelser og Bombekastning. Advarsel.*

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

1939

- 1/19 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
 1/20 *Danmark. Sundet. Drogden. Vrag „Artemis“.*  
 1/21 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosedø Batteri. Signal for Skydning.*  
 1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
 1/23 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 1/25 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.*  
 1/26 *Sverige. Sundet. Skanör Havn. Sømærker midlertidig inddraget.*  
 1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.*  
 1/30 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.*  
 1/32 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernakø. Munkeby Fyr forandres.*  
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.*  
 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder. Advarsel.*  
 1/35 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
 1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*  
 1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Oplysning om Fyrbelysning.*  
 7/491 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*  
 11/789 *Sverige. Sundet. Ven. Nyt Fyr tændes. Taagesignal oprettes.*  
 11/790 *Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr forandres. Taagesignal forandres.*  
 19/1416 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
 20/1487 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogø Vinkolfyr slukkes midlertidigt. Midlertidig Ledefyrline oprettes.*

- 20/1549 *Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort.* Radiofyr midlertidig ude af Funktion. Tonefrekvens og Rækkevidde forandres.  
 21/1565 *Danmark. Sundet. Flakfort. Middelgrunds Fort. Drugor Fort.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 22/1650 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskargrundet* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 22/1651 *Sverige. Sundet. Falsterborev* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 22/1654 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.  
 22/1705 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1939  
 1/39 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs* Batteri. Signal for Skydning.  
 1/40 *Danmark. Kattegat. Schultz's Grund.* Puller. Advarsel.  
 1/42 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Oplysning om Havnearbejder.  
 8/630 *Danmark. Limfjorden.* Den uddybede Rende over *Logstør Grunde.* Tilsanding.  
 10/724 *Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn* udvides. Advarsel.  
 12/876 *Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjord. Okseø Fyr* slukkes midlertidigt.  
 12/944 } *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Oplysning om Havnearbejde. Advarsel.  
 18/1392 }  
 16/1171 *Danmark. Isefjord. Bramsnæsvisg.* Skydning med Torpedoer. Advarsel.  
 16/1172 *Danmark. Kattegat.* Indsejlingen til *Mariager Fjord.* Dybde aftaget.  
 17/1247 *Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn* under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.  
 17/1314 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn.* Oplysning om Fyr.  
 19/1419 *Sverige. Kattegat. Vinga* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 20/1490 *Danmark. Kattegat. Østre-Flak* Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 20/1553 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn.* Oplysning om Dybde.  
 21/1571 *Danmark. Kattegat. Sejero Bugt.* Flaadeøvelser. Advarsel.  
 21/1572 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.  
 22/1657 *Danmark. Limfjorden. Vilsund.* Oplysning om Bro under Bygning.  
 22/1659 *Norge. Ostfjord. Ildjernastu* Fyrskib midlertidig inddraget.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1939  
 1/54 *Belgien. Wandelaar* Fyrskib E. Vrag „*Nippon*“.  
 1/55 *Belgien. West Hinder* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 1/56 *England. Ray Sand Channel.* Færligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 6/425 *Skotland. Firth of Forth.* Forbudt Omraade.  
 7/503 }  
 10/736 } *Skotland. Firth of Forth.* Oplysning om Undervandshindringer. Lystønder flyttes. Vagt-  
 15/1099 } skibe udlægges. Advarsel. Midlertidig Afmærkning.  
 17/1316 }  
 8/576 *Nordsøen. Humber* Fyrskib E. t. N. Vrag „*Katina Bulgaris*“.  
 9/655 *Tyskland. Borkum N.* Vrag „*Wiborg II*“ afmærket.  
 9/658 *Skotland. Caledonian Canal* lukkes midlertidig for Trafik.  
 12/879 *Norge. Selbjørnsfjord. Stotterøy Fyr* slukkes midlertidigt.  
 12/880 *Norge. Jæren. Obrestad Fyr* slukkes midlertidigt.  
 12/888 *England. Sunk* Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 13/968 *Tyskland. Helgoland.* Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
 13/969 *Tyskland. Weser* Fyrskib og *Jade W.* Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
 15/1100 *Skotland. Buss Rock.* Fyrs Lysevne formindskes midlertidigt.  
 15/1101 *Skotland. North Carr* Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 17/1257 *England. Outer Gabbard* Fyrskib forandres.  
 17/1315 *England. Spurn Point* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 20/1491 *Danmark. Horns Rev. Vyl* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 20/1492 *Holland. Fyrskibene Noord Hinder og Maas.* Radiofyr. Klartvejrudsendelser indskrænkes.  
 20/1554 *Danmark. Horns Rev. Horns Rev* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 22/1664 *Holland. Zeegat Hoek van Holland. Maas* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 22/1665 *England. Cross Sand* Fyrskib ombyttes.  
 22/1666 *England. Haisboro* Fyrskib ombyttes.

### Island og Færøerne.

- 1939  
 1/59 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki* Grund fundet.  
 1/60 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N.* Oplysning om Skær.  
 18/1367 *Færøerne. Strøma. Thorshavn N. Hoyvíksholm.* Fyr tændes.  
 18/1368 *Færøerne. Sydero. Porkere Næs* Fyr. Ny Lysvinkel.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1980  
 1/64 *Danmark.* Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.  
 1/65 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
 1/66 *Danmark.* Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.  
 1/67 } *Danmark. Danske Farvande.* Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af  
 8/463 } særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. *Færøerne.* Vejrmeldinger  
 pr. Radiotelefon.  
 1/68 *Danmark.* Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte  
 Isberetninger.  
 1/69 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af  
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/70 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
 1/71 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.  
 1/72 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske*  
 Farvande.  
 1/74 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/76 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.  
 2/156 Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i *udenlandske* Farvande.  
 2/157 *Britiske Øer og Nordøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
 2/158 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.  
 3/233 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelser  
 i *danske* Farvande.  
 6/464 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.  
 12/941 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske* Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.  
 12/946 *Danmark.* Nødmeldinger fra Skibe.  
 15/1155 *Sverige.* Opmaalingsarbejder 1939. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation.  
 Advarsel.  
 17/1313 *Sverige.* Midlertidig Udvidelse af Sendetider for visse Radiofyr.  
 18/1384 *Danmark.* *Aalbæk Bugt m. v. Baaring Vig m. v. Hesselo, Farvandet N. for. Koge Bugt m. v.*  
*Kerteminde Bugt m. v. Samsø, Farvandet W. for. Marstal Bugt m. v. Skydeøvolser.*  
 Farvande midlertidig spærret. Advarsel.  
 18/1385 *Danmark. Isefjord. Baaring Vig. Fakse Bugt. Søhunde Hav. Nyborg Fjord, Farvandet*  
*S. for. Hesselo, Farvandet N. for. Øvelser med Miner.* Advarsel.  
 19/1457 *Danmark.* Radiofyr's Klartvejrudsendelser indstilles midlertidigt.  
 20/1546 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske* Dampskibsruiter.  
 20/1547 *Sverige E.-Kyst.* Radiofyr's Klartvejrudsendelser indskrænkes midlertidigt.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1660. Norge. Skibsvær. Djupsøy Fyr forandret.

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1939.)

I *Djupsøy Fyr* paa c.  $66^{\circ} 07',3$  N.  $12^{\circ} 04',4$  E. er indlagt en hvid Lysvinkel mellem Pejlingerne  $313^{\circ}$  til  $321^{\circ}$ . Iøvrigt uforandret.

## 1661. Norge. Skålværleia. Trætholmen Fyr forandret.

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1939.)

I *Trætholmen Fyr* paa c.  $65^{\circ} 55',9$  N.  $12^{\circ} 11',8$  E. er indlagt en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne  $107^{\circ}$  og  $123^{\circ}$ . Iøvrigt uforandret.

## 1662. Norge. Nøgvafjorden. Fjortoftnes Fyr forandret.

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1939.)

*Fjortoftnes Fyr* paa c.  $62^{\circ} 42',2$  N.  $6^{\circ} 19',5$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pejl. fra $337^{\circ}$ til $83^{\circ}$ . | 10. Grønt i Pejl. fra $150^{\circ}$ til $178^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $83^{\circ}$ - $87^{\circ}$ .         | 11. Hvidt i — - $178^{\circ}$ - $181^{\circ}$ .         |
| 3. Hvidt i — - $87^{\circ}$ - $93^{\circ}$ .         | 12. Rødt i — - $181^{\circ}$ - $207^{\circ}$ .          |
| 4. Rødt i — - $93^{\circ}$ - $99^{\circ}$ .          | 13. Hvidt i — - $207^{\circ}$ - $230^{\circ}$ .         |
| 5. Hvidt i — - $99^{\circ}$ - $101^{\circ}$ .        | 14. Grønt i — - $230^{\circ}$ - $245^{\circ}$ .         |
| 6. Grønt i — - $101^{\circ}$ - $126^{\circ}$ .       | 15. Hvidt i — - $245^{\circ}$ - $252^{\circ}$ .         |
| 7. Hvidt i — - $126^{\circ}$ - $129^{\circ}$ .       | 16. Rødt i — - $252^{\circ}$ - $300^{\circ}$ .          |
| 8. Rødt i — - $129^{\circ}$ - $144^{\circ}$ .        | 17. Hvidt i — - $300^{\circ}$ - $337^{\circ}$ .         |
| 9. Hvidt i — - $144^{\circ}$ - $150^{\circ}$ .       |   |

## 1663. (T). Norge. Lister. Lister Radiofyr. Klartvejsudsendelser indskrænkes.

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1939.)

I Tiden indtil Midten af Juni d. A. afgives ingen Klartvejsudsendelser fra *Lister Radiofyr* paa c.  $58^{\circ} 06'$  N.  $6^{\circ} 34'$  E. fra Kl. 0800 til Kl. 1800.

## 1664. (T). Holland. Zeegat Hoek van Holland. Maas Fyrskib midlertidig ombyttet.

(B. a. Z. Nr. 119/1510. 's-Gravenhage 1939.)

Fyrskibet *Maas* paa c.  $52^{\circ} 02'$  N.  $3^{\circ} 53',5$  E. er midlertidig for et Tidsrum af c. 4 Uger ombyttet med et Reservefyrskib, der paa Toppen af Fyrmasten fører en rød Cylinder som Dagmærke. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret. Undervandstaagesignal afgives med Undervandsklokke, en Gruppe paa 4 Slag hver  $12^s$ . Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.

(E. f. S. Nr. 17/1255 1939.)

## 1665. (P). England. Cross Sand Fyrskib ombyttes.

(N. t. M. Nr. 30. Trinity House, London 1939.)

Den 18. Juli d. A. eller snarest derefter inddrages *Cross Sand Fyrskib* paa c.  $52^{\circ} 38'$  N.  $1^{\circ} 57'$  E. og erstattes med et nyt Fyrskib forsynet med et Fyrtaarn midtskibs. Fyrkarakteren bliver hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $20^s$ , Blinkenes Varighed hver  $0,5^s$ . Taagesignal afgives med Diafon, Tre-Stød hver  $1^m$ ; Stødernes Varighed hver c.  $2^s$ . Undervandssignal gives med Undervandsklokke, 6 Slag efterfulgt af en Pause paa  $15^s$ .

(Kort Nr. 91.)

## 1666. (P). England. Haisboro Fyrskib ombyttes.

(N. t. M. Nr. 997. London 1939.)

Den 1. August d. A. eller snarest derefter inddrages *Haisboro Fyrskib* paa c.  $52^{\circ} 59'$  N.  $1^{\circ} 35'$  E. og erstattes med et nyt Fyrskib forsynet med et Fyrtaarn midtskibs. Fyrkarakteren bliver hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $15^s$ . Taagesignal afgives med Diafon, Et-Stød hver  $1^m$ . Undervandssignal gives med en Undervandsmembran, 4 Toner hver  $15^s$ .

(Kort Nr. 91.)



1667. **England. Tyne Floden. Newcastle. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1103. London 1939.)  
1. To røde, faste Fyr, lodret for hinanden, er tændt c. 950 m  $71^\circ$  fra *St. Anthony's Point* Fyr.  
2. To røde, faste Fyr, lodret for hinanden, er tændt c. 1785 m  $291^\circ$  fra det i (1) nævnte Fyr.  
3. Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $10^s$ , er tændt c. 840 m  $305^\circ$  fra det i (1) nævnte Fyr. Flammens Højde:  $5\frac{1}{2}$  m.  
*St. Anthony's Point* Fyr: c.  $54^\circ 58' N. 1^\circ 33' W.$   
(Kort Nr. 91.)
1668. **England. Blyth Harbour. Baake opført.**  
(N. t. M. Nr. 1104. London 1939.)  
En rødmalet Pælebaake med tøndeformet Topbetegnelse er opført paa  $55^\circ 07' (30'') N. 1^\circ 29' (45'') W.$ , 64 m  $60^\circ$  fra *Blyth* grønne, faste Forfyr.  
(Kort Nr. 91.)
1669. **Skotland. Firth of Forth. Morissons Haven. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1105. London 1939.)  
Det røde og hvide, faste Fyr paa c.  $55^\circ 57' N. 3^\circ 00' W.$  er permanent nedlagt.  
(Kort Nr. 91.)
1670. **Skotland. Firth of Forth. Forsøg med Sprængstoffer tilendebragt. Forbudt Omraade frigivet.**  
(N. t. M. Nr. 1143. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 13/972 1939 annulleres.  
c.  $56^\circ 01' N. 3^\circ 17' W.$

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1671. **Frankrig. Ecevière Bank. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 1125. London 1939.)  
1. En Grund med  $6,4$  m Vand ligger  $2,6$  Sm  $126^\circ$  fra *Maitre Island* Baake.  
2. En Grund med  $5,5$  m Vand ligger 4 Sm  $105^\circ$  fra den i (1) nævnte Baake.  
*Maitre Island* Baake: c.  $49^\circ 17' N. 1^\circ 56' W.$
1672. **England W.-Kyst. Solway Firth. Whitehaven. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1106. London 1939.)  
Det røde, faste Fyr paa Hjørnet af den gamle Kaj paa c.  $54^\circ 33' N. 3^\circ 36' W.$ , c.  $0,21$  Sm  $127^\circ$  fra *West Pier* Fyr, er permanent nedlagt.
1673. **(T). Skotland W.-Kyst. Clyde Floden. Rosneath Patch. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**  
(N. t. M. Nr. 1088. London 1939.)  
Kaldtaagesignalet ved *Rosneath Patch* Fyr paa c.  $55^\circ 59' N. 4^\circ 47' W.$  er midlertidig ude af Virksomhed.
1674. **Irske Hav. Isle of Man. Ayre Point. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 1158. London 1939.)  
Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Ayre Point* Bagfyr, der er beliggende paa c.  $54^\circ 25' N. 4^\circ 22' W.$ :
- $4,6$  m —  $1,56$  Sm  $115^\circ$ .
  - $4,6$  m —  $1,92$  Sm  $123^\circ$ .
  - $5,9$  m —  $0,78$  Sm  $68^\circ$ .
  - $5,9$  m —  $0,79$  Sm  $80^\circ$ .
  - $9,8$  m —  $1,62$  Sm  $310^\circ$ .
  - $6,4$  m —  $0,79$  Sm  $325^\circ$ .

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1675. Frankrig. Île d'Yeu. Les Chiens-Perrins Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 19/1387. Paris 1939.)  
Fyret *Les Chiens-Perrins* paa c.  $46^{\circ} 43'_{,6}$  N.  $2^{\circ} 24'_{,6}$  W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 18/1372 1939.)
1676. (T). Spanien N.-Kyst. Gijón. Santa Catalina Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. l. N. Nr. 10/258. San Fernando 1939.)  
*Santa Catalina* Fyr paa c.  $43^{\circ} 32'_{,9}$  N.  $5^{\circ} 39'_{,8}$  W. er for Tiden slukket.
1677. Spanien N.-Kyst. Gijón (Puerto de Musel). Vrag fjernet.  
(A. a. l. N. Nr. 10/237. San Fernando 1939.)  
Vraget paa c.  $43^{\circ} 33'_{,81}$  N.  $5^{\circ} 41'_{,67}$  W., 200 m 313° fra Fyret paa Yderenden af N.-Molen, er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 15/1122 1938.)
1678. Spanien NW.-Kyst. Vigo. Radiotelegrafstation fludes ikke.  
(A. a. l. N. Nr. 10/239. San Fernando 1939.)  
Radiotelegrafstationen, der i Kortet er angivet at ligge paa  $42^{\circ} 15' (10'')$  N.  $8^{\circ} 39' (05'')$  W., paa *Monte Vizaiador* eller *Monte Cabeiros*, eksisterer ikke.
1679. (T). Afrika W.-Kyst. Rio de Oro. Villa Cisneros. Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. l. N. Nr. 10/243. San Fernando 1939.)  
*Arciprés Grande* Fyr paa c.  $23^{\circ} 43'_{,6}$  N.  $15^{\circ} 57'_{,3}$  W. er indtil videre slukket.
1680. (T). Afrika W.-Kyst. Dakar. Fyrbaad midlertidig udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1092. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 26/1975 1938 annulleres og erstattes med:  
Som Afmærkning for Yderenden af de i Gang værende Havnearbejder er en Fyrbaad, der viser rødt, fast Lys, udlagt paa c.  $14^{\circ} 41'$  N.  $17^{\circ} 24'$  W., 2,80 Sm  $48^{\circ}$  fra *Cape Manuel* Fyr.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1681. Venezuela. Tortuga Island. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 1146. London 1939.)  
1. Paa Midten af *Cayo Herradura* er paa c.  $11^{\circ} 00'$  N.  $65^{\circ} 22'$  W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 11<sup>s</sup>. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm. Sortmalet Fyrbaake.  
2. Det hvide Blinkfyr paa *Punta Delgado* paa c.  $10^{\circ} 59'$  N.  $65^{\circ} 14'$  W. er permanent nedlagt.  
3. Paa *Punta Oriental* er paa c.  $10^{\circ} 55'$  N.  $65^{\circ} 12'$  W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. Sortmalet Fyrbaake.
1682. Venezuela. Margarita Island. Fyr tændt. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1146. London 1939.)  
1. Paa *Cubagua Island* er paa c.  $10^{\circ} 50'$  N.  $64^{\circ} 12'$  W., 16,4 Sm  $142\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Morro del Robledar* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $8\frac{1}{2}$ <sup>s</sup>. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: 12 Sm. Sortmalet Fyrbaake.  
2. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er udlagt paa c.  $10^{\circ} 50'$  N.  $64^{\circ} 00'$  W., 7,3 Sm  $246\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Punta de Mosquitos* Fyr.
1683. Leeward Islands. Antigua. Sandy Island. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1156. London 1939.)  
*Sandy Island* hvide, faste Fyr paa c.  $17^{\circ} 07'$  N.  $61^{\circ} 55'$  W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $2\frac{1}{2}$ <sup>s</sup>. Fyret er ubevogtet.

**1684. South Georgia. East Cumberland Bugt. Fyrbelysning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1101. London 1939.)

1. Paa NW.-Enden af *Right Whale Western Rock* er paa c.  $54^{\circ} 13' S.$   $36^{\circ} 24' W.$ ,  $4,75$  Sm  $136^{\circ}$  fra *Jason Islet Fyr* tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ . Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Fyrhus med rødt Tag. Fyret er ubevogtet.
2. Det hvide Blinkfyr ved Pynten ved det W.-lige Indløb til *Godthul Bugt*, c. 5 Sm SE. for (1), er permanent nedlagt.

**1685. Panama S.-Kyst. Indlobet til Panamakanalen. Uren Grund.**

(N. t. M. Nr. 1154. London 1939.)

Uren Grund findes paa c.  $8^{\circ} 53' N.$   $79^{\circ} 31' W.$ ,  $1,7$  Sm  $162^{\circ}$  fra *Flamenco Island Fyr*.**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****1686. (T). Frankrig. Hyeres Rød. Forbudt Omraade.**

(N. t. M. Nr. 1090. London 1939.)

Al Sejlads er forbudt indenfor et Omraade, der mod W. begrænses af Meridianen  $5^{\circ} 08' 30'' E.$ , mod S. af Breddeparallelle  $42^{\circ} 59' N.$  og mod E. af en Linie mellem *Cape Bénat* og *Galère Point*.

c.  $43^{\circ} 01' N.$   $6^{\circ} 24' E.$

**1687. Grækenland. Bromboli Islet SE. Skær.**

(N. t. M. Nr. 1091. London 1939.)

Et Skær med under  $1,8$  m Vand findes paa c.  $37^{\circ} 17' N.$   $23^{\circ} 05' E.$ ,  $0,225$  Sm  $151^{\circ}$  fra *Bromboli Islet*.**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****1688. Røde Hav W.-Kyst. Khor Dakliyat. Oplysning om Afmærkning.**

(N. t. M. Nr. 1093. London 1939.)

1. En Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, er udlagt  $0,26$  Sm  $291^{\circ}$  fra *Pier røde Fyr* med En-Formørkelser, som er beliggende paa c.  $15^{\circ} 38' N.$   $39^{\circ} 29' E.$
2. Fortøjtønden  $0,41$  Sm  $51^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Fyr er ombyttet med en Lystønde, der viser grønt, fast Lys.

**1689. Afrika E.-Kyst. Delagoa Bugt Anduvning. Quissicö. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1113. London 1939.)

Paa c.  $24^{\circ} 45' S.$   $34^{\circ} 47' E.$ ,  $26,0$  Sm  $238\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Zavora Point Fyr*, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ . Flammens Højde: 57 m. Synsvidde: 20 Sm. Hvidt, firkantet Tremmeværkstaarn.**1690. Afrika E.-Kyst. Cape Inhaca SE. Banke.**

(N. t. M. Nr. 1129. London 1939.)

En Banke med  $31,1$  m Vand rapporteres at ligge paa c.  $26^{\circ} 01' S.$   $33^{\circ} 02' E.$ ,  $3,4$  Sm  $138^{\circ}$  fra *Cape Inhaca Fyr*.**1691. Madagascar E.-Kyst. Mangerivi Bugt. Nosi Akao. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 1095. London 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 17/1297 1939 meddeles, at det deri nævnte Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $20^s$ , ligger paa Toppen af S.-Enden af *Nosi Akao*,  $0,94$  Sm  $97\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Sable Point*.c.  $12^{\circ} 48' S.$   $49^{\circ} 51' E.$ 

(E. f. S. Nr. 17/1297 1939.)

1692. **Madagascar E.-Kyst. Mangerivi Bugt. Barracouta Islands. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 1095. London 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 17/1298 1939 meddeles, at det deri nævnte Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, ligger paa Toppen af N.-Enden af *Barracouta Islands*, 3,0 Sm 88½° fra *Sable Point*.  
c. 12° 48' N. 49° 53' E.  
(E. f. S. Nr. 17/1298 1939.)
1693. **Forindien W.-Kyst. Okha. Palle fjernet.**  
(N. t. M. Nr. 1115. London 1939.)  
3,7 m Pullen c. 0,55 Sm 120° fra *Okha* hvide Fyr med En-Formørkelser, der er beliggende paa c. 22° 29' N. 69° 05' E., er fjernet.
1694. **Bengalske Bugt. Tuticorin Red. Vraglystøndes Plads.**  
(N. t. M. Nr. 1096. London 1939.)  
Vraglystønden paa *Tuticorin Red* ligger c. 0,07 Sm N. for den i Kortet angivne Plads og 1,56 Sm 82° fra *Paundiantivu Hare Island Fyr*.  
c. 8° 47' N. 78° 14' E.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1695. **Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Sandakan Harbour. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 1130. London 1939.)  
En Dybde paa 5,0 m findes paa c. 5° 50' N. 118° 07' E., c. 18 m 180° fra Fyret paa *Sandakan Pier*.
1696. **Fransk Indo-Kina. Kua Tieu Indløb. Klokketønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1097. London 1939.)  
Klokketønden paa 10° 14' (30") N. 106° 54' 00" E., c. 6,3 m 94° fra *Norodom Bank Fyr*, er permanent inddraget.
1697. (T). **Australien. Queensland. Corbett Reef. Baake ødelagt.**  
(N. t. M. Nr. 1098. London 1939.)  
Baaken paa c. 14° 04' S. 144° 01' E. er ødelagt.
1698. **Tasmanien S.-Kyst. Barilla Bugt. Luftfyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1131. London 1939.)  
Paa c. 42° 50' S. 147° 30' E., 2,3 Sm 41° fra *Mount Rumney* 372 m Top, er tændt et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.
1699. **New Zealand. North Island. Port Russel. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1116. London 1939.)  
En Grund (Klippe) med 11,4 m Vand er fundet paa c. 35° 14' S. 174° 06' E., 0,63 Sm 275° fra *Tapeka Point Fyr*.
1700. **New Zealand. North Island. Auckland. Chevalier Point S. Luftfyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1140. London 1939.)  
Paa Toppen af en Radiomast paa 36° 52' (30") S. 174° 41' (55") E. er tændt et Luftfyr, der viser hvidt, fast Lys.
1701. **New Zealand. North Island. Cook Strait. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1153. London 1939.)  
En Grund med 11,0 m Vand er fundet paa c. 41° 14' S. 174° 41' E., 0,8 Sm 31° fra N.-Spidsen af *Ohaoa Point*.
1702. **New Zealand. South Island. Slope Point. Baake opført.**  
(N. t. M. Nr. 1141. London 1939.)  
En hvidmalet, trekantformet Baake er opført paa c. 46° 40' S. 169° 01' E., 6,5 Sm 98° fra *Waipapapu Point Fyr*.

## 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:

- R 663 Africa, East Coast. — Manza and Tanga bays.  
 R 914 Ceylon. — Colombo harbour.  
 R 1638 Gulf of Mexico. — Breton sound to Derniere island.  
 T Supplement No. 4 to West Coast of England Pilot.  
 T Supplement No. 4 to North Sea Pilot, Part I.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

## 1703. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe genudlagt.

(Telegram fra Lødskontoret i Oulu.)

Nedennævnte Fyrskibe er atter udlagt paa Station:

*Kemi* c. 65° 21' N. 24° 21' E. *Nahkiainen* c. 64° 36' N. 23° 51' E.

(E. f. S. Nr. 48/3418 og 50/3562 1938.)

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

## 1704. (T). Danmark. Sundet. København. Kapsejladsmærker midlertidig udlagt.

Tre sorte Stager med Blikflag, mærket „K. S. U.“, er midlertidig udlagt, som følger:

1. En Stage i 6,5 m Vand paa 55° 46' (30") N. 12° 36' (41") E., c. 750 m E. for

*Hvidøre*.

2. En Stage i 11,2 m Vand paa 55° 44' (02") N. 12° 40' (42") E., c. 1600 m NNE.

for *Middelgrunds Fort*.

3. En Stage i 4,5 m Vand paa 55° 41' (35") N. 12° 44' (45") E., c. 1400 m SE.

t. S. for *Flakfort Fyr*.

Stagerne ligger ude til den 15. September.

(Danske Lods, Side 261.)

## 1705. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen den 30. Maj d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,7 m.

c. 54° 50',6 N. 10° 33',1 E.

(E. f. S. Nr. 18/1389 1939.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1706. Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Snekkeløbet E. Kutter sunket.

En mindre Kutter er Torsdag Morgen den 25. Maj d. A. sunket c. 5 Sm E. for *Snekkeløbet*.

*Snekkeløbet*: c. 56° 02',4 N. 11° 16',0 E.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



**ALFRED OLSEN & CO. A/S**  
KØBENHAVN

GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System Hindley

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*Isøvrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
(AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)  
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.  
»BERGSMITHS«

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
Indehaver: J. U. JEPSEN  
SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867  
KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 & 666

**Rasmus Christensen**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
STATSAUTORISEREREDE SKIBSMÆGLERE  
RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1878  
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**CARL HASSAGER & CO**  
Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## SKIVE

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SKIVE

TELEFON  
386 & 786

TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 23

FREDAG 9. JUNI 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FORMANDSSKIFTET I REDERIFORENINGEN

Paa Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling valgtes, som kort omtalt i sidste Nummer, Næstformanden, Direktør J. A. Kørbing, til Formand i Stedet for Skibsreder H. A. Hansen, som havde ønsket at trække sig tilbage. Skibsreder H. A. Hansen afløste i 1934 Direktør A. O. Andersen ved dennes Død som Formand for Dansk Dampskibsrederiforening, og i de forløbne Aar har han udrettet et meget stort Arbejde for den danske Skibsfart i Tider, hvor mange Vanskeligheder taarnede sig op.

Allerede i Fjor havde Skibsreder H. A. Hansen givet Udtryk for Ønsket om at trække sig ud af det meget store og krævende Arbejde. Dengang lod han sig imidlertid overtale til at blive siddende, men i Aar var Beslutningen uigenkaldelig.

Ved Formandsskiftet i Dansk Dampskibsrederiforening er Valget ganske naturligt faldet paa Direktør J. A. Kørbing, som er Leder af det store Rederi: Det forenede Dampskibsselskab. Vi hilser fra »Dansk Søfartstidende« Direktør Kørbing Velkommen som Formand og ønsker ham mange gode Aar paa denne fremtrædende Post, Aar, der forhaabentlig vil blive bedre og lettere for dansk Skibsfart, end de senere Aar i det store og hele har været det. Paa Generalforsamlingsdagen overrakte Direktør Kørbing paa Rederiforeningens Medlemmers Vegne Skibsreder H. A. Hansen et smukt Sølvcigaretui som en Tak for hans fortjenstfulde Indsats i Arbejdet for Dansk Dampskibsrederiforenings Interesser.

### »FAIRPLAY« OG ENGLANDS REDERE

En af Englands kendteste Redere, den gamle Skibsfartsmagnat Sir John Latta fremsatte paa sit Selskab Nitrate Producers Steamship Co.s Generalforsamling fornylig forskellige Bemærkninger, som det engelske Skibsfartsblad »Fairplay« har fundet Anledning til at understrege. Vi vil gøre det samme ud fra en noget anden Indstilling til de faldne Udtalelser.

Sir John Latta, skriver Bladet, som almindeligt betragtes som en af Englands mest erfarne og heldige Trampskibsredere, udtalte bl. a., at Trampskibe ikke kan klare sig, før de har faaet en passende Andel af Liner-Lasterne til de samme Rater. Han er imod at tillade fremmede Skibe at faa Adgang til Minimumsfragtplanen paa samme Basis som britiske Redere, og han fordømmer de Rederes Handling, der styrter til for at tage Fordelene af Subsidiernes til nye Skibe. Ved personlig at afholde sig fra at tage Fordelene af at bestille nye Skibe i Henhold til Subsidiplanen har Sir John Latta handlet klogt, siger »Fairplay«. Det er en Sag for sig og et indre Forhold, men derimod maa vi fra dansk Side paa det bestemteste protestere imod Sir John Lattas Udtalelser om de engelske Trampskibe og om de udenlandske Skibe. Det er dog en Kendsgerning, at de engelske Redere nu vil faa en overmægtig Støtte fra Regeringens Side. Hvis de saa tilmed ønsker yderligere Fordele i Forholdet til udenlandske Skibe, kan det med Rette siges, at nu er man kommet for langt ud.

Fra dansk Side plejer vi altid at bekende vor Sympati for England som Landet, hvor den sunde Fornuft raader. Og det bliver vi ogsaa ved med. Men samtidig vil vi have Lov at protestere overfor saadanne Krav, som Sir John Lattas sidste bemærkelsesværdige Udtalelser giver Udtryk for.

### DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Opførelsen over Danmarks Vareomsætning med Udlandet i April Maaned, viser at vi for første Gang i Aar har haft Udførselsoverskud, nemlig paa 18,2 Mill. Kr. I Marts Maaned viste Handelsbalancen et Indførselsoverskud paa 14,9 Mill. Kr., medens der i April Maaned i Fjor ligeledes var et Udførselsoverskud, men det var kun paa 6,4 Mill. Kr.

Indførselen androg i April Maaned 114,5 Mill. Kr. mod i Fjor 117,2 Mill. Kr., og af Indførselen i April i Aar falder de 32,1 Mill. Kr. paa Raastoffer, 38,9 Mill. Kr. paa mindre bearbejdede Varer og 43,4 Mill. Kr. paa mere bearbejdede Varer — det er en Nedgang for Raastoffernes Vedkommende paa ca. 5,5 Mill. Kr. i Forhold til April i Fjor, medens der for de to sidstnævnte Grupper har fundet en Stigning paa godt 2 Mill. Kr.

Udførselen androg i April 132,7 Mill. Kr. mod 123,6 Mill. Kr. i samme Maaned i Fjor. Af Tallet for i Aar falder de 93,9 Mill. Kr. paa Udførselen af Landbrugsvare, hvilket er 6 Mill. Kr. mere end i April i Fjor, 32,1 Mill. Kr. paa Industrivarer, en Sligning paa 0,6 Mill. Kr., og endelig 6,2 Mill. Kr. paa Gruppen »andre Varer«, en Stigning paa ca. 2,4 Mill. Kr.

Hvad Samhandelen med de enkelte Lande angaar, viser Statistiken, at Indførselen fra Tyskland i April Maaned er steget med 2,2 Mill. Kr. til 30,1 Mill. Kr. i Forhold til April i Fjor, medens Udførselen til Tyskland er steget med ca. 4,5 Mill. Kr. til 28 Mill. Kr. Ogsaa Samhandelen med England er forøget ret betydeligt. Der er en Stigning i Indførselen fra England i Forhold til i Fjor paa godt 4,2 Mill. Kr. til 46 Mill. Kr., og samtidig er Udførselen til England steget med 2 Mill. Kr. til 71,5 Mill. Kr. Hvad U. S. A. angaar, er Indførselen derfra reduceret stærkt. I April i Fjor androg den 11,4 Mill. Kr., i Aar kun 4,2 Mill. Kr., hvorimod Udførselen er praktisk talt uforandret ca. 1 Mill. Kr.

Danmarks Vareomsætning med Udlandet for Aarets første fire Maaneder viser en Nedgang i Importen og en Stigning i Eksporten i Forhold til samme Tidsrum i Fjor. Merimporten, der udgjorde 63 Mill. Kr. for Maanederne Januar—April 1938, er saaledes i Aar formindsket til knapt 16 Mill. Kroner. Af denne Forskydning paa ialt 47 Mill. Kroner skyldes de 28 Mill. Kr. Importnedgangen og de 19 Mill. Kr. Eksportforøgelsen.

En betydelig Del af Nedgangen i Importen kan tilskrives den gode Kornhøst herhjemme i 1938 og den milde Vinter i Aar. Importen af Korn har i de fire Maaneder i Aar kun udgjort godt 12 Mill. Kr. imod 48½ Mill. Kr. i samme Periode i Fjor. Nedgangen falder især paa Majs og Hvede.

Samtidig har saavel Hvede- som Majspriserne ligget lavere i Aar end for et Aar siden. For Importen af Kul, Koks og Cinders har den mindre Efterspørgsel, der i Vinter raadede paa Eksportmarkederne som Følge af den milde Vinter, bevirket, at Priserne i de fire første Maaneder af indeværende Aar har været lavere end i samme Periode i Fjor. Den Prisstigning, der i den senere Tid er indtraadt baade paa Kul- og Koksmarkedet bl. a. som Følge af Indkøb af »Reserveagreg« i de fleste Lande, havde endnu ikke kunnet paavirke Totaltallene for Værdien af vor Brændselimport for de første fire Maaneder tilsammen. Som Helhed har vor Import af Brændsel og mineralske



Olier etc. beløbet sig til godt 75 Mill. Kr. i Aar imod 80½ Mill. Kr. i Fjor — og dette til Trods for en betydelig Stigning i *Mængde*-Indførselen af Stenkul, Briketter, Cinders og Koks. Af Stenkul, Cinders og Koks har vi saaledes importeret ca. 20 pCt. flere Tons. Af Benzin og Gasolin har Importen derimod været noget mindre end i Fjor, med en Nedgang i Beløb paa 5 Mill. Kr. Hvorledes den førstnævnte Faktor vil paavirke Resten af Aarets Vareomsætning er noget usikkert, da Kornimporten til Efteraaret bl. a. vil afhænge af dette Aars Høstudbytte, men foreløbig er der, som nævnt, indtraadt en Nedgang paa 36 Mill. Kr. Den anden Faktor vil derimod sandsynligvis blive udlignet i de kommende Maaneder som Følge af den Fashed, der nu er indtraadt paa det internationale Kul- og Koksmarked. Man maa derfor regne med, at den Besparelse, de første fire Maaneder har opvist paa denne Konto, vil blive opslugt i de kommende Maaneder.

En tredie stor Post, der udviser en mindre Import i Aar, er Køb af Skibe fra Udlandet, der indtil Udgangen af April i Fjor beløb sig til 8 Mill. Kr. imod kun ca. 300,000 Kr. i Aar.

Tilsammen har de tre Poster, Kornimporten, Indførselen af Brændsel og Køb af Skibe, i Aar udgjort ca. 88 Mill. Kr. imod 137½ Mill. Kr. i Fjor, — altsaa udvist en Nedgang paa omtrent 50 Millioner Kroner. Da Totalimporten har vist en Tilbagegang paa 28 Mill. Kr., har de øvrige Vareposter haft en Stigning paa ca. 22 Mill. Kr.

Af denne Stigning falder en væsentlig Del paa Jern og Staal samt Metaller, og kan især tilskrives en forøget *Importmængde* bl. a. af Faconjern, Skibsbygningsplader, Rør, Jernbaneskinner samt Kobbertraad.

Af Stigningen i Eksportens Totalværdi paa 19 Millioner Kroner falder det hele paa Landbrugsvarerne, der er gaaet frem fra 344 til 364 Mill. Kr., medens Industrivarerne er gaaet tilbage fra 119 til 116,8 Mill. Kr., og andre Varer gaaet frem fra 20,7 til 22,5 Mill. Kr.

De vigtigste Eksportartikler, Bacon og Smør, har indbragt omtrent samme Beløb i Aar som i Fjor, for Smørrets Vedkommende endda ved en mindre Eksportmængde; vor Udførsel af Smør til Storbritannien er saaledes gaaet ca. 5 Mill. kg tilbage, men har kun indbragt ca. 3 Mill. Kr. mindre.

Af den samlede Import i de fire Maaneder paa 519,3 Mill. Kr. er 188 Mill. Kr. købt i England og 135,7 Mill. Kr. i Tyskland. Dette er en Fremgang paa 13,3 Mill. Kr. for Importen fra Tyskland og en Tilbagegang paa 21,1 Mill. Kr. for Indførselen fra England. Heroverfor staar en Opgang i den danske Eksport til Tyskland paa 18 Mill. Kr., og en Nedgang i Udførselen til England paa 3,2 Mill. Kr.

### TANKPOOLENS REGNSKAB

Den internationale Tankpools Regnskab for Halvaaret, der sluttede 3. November 1938, viste et Overskud paa 142,000 Lstr., hvoraf 89,5 pCt. blev tilbagebetalt Medlemmerne. I Perioden fra 4. August til 4. Februar i Aar blev der i Kontingent modtaget 348,000 Lstr., samtidig har der været udbetalt Oplægningsgodtgørelse med 14 sh. 4½ d. pr. Brutto Tons, ialt 345,000 Lstr.

### SKIBSBYGNING OG SKIBSPRISER

I følge Lloyd's Register of Shippings Opgørelse over Verdensskibsbygningen i 1938 gengivet i Dansk Dampskibsrederiforenings Beretning — en Opgørelse, der omfatter samtlige Landes (med Undtagelse af Ruslands og tildels ogsaa Spaniens) Handelsskibe paa 100 B.R.T. og derover — blev der i Aarets Løb søsat ialt 1119 Skibe med en samlet Tonnage af 3,033,593 B.R.T.

Sammenlignet med de tilsvarende Tal for 1937 er dette en Stigning paa 18 Skibe, 343,013 B.R.T. Tallet for nybygget Tonnage, der er det højeste siden 1921, og sammenlignet med Aarene 1937, 1936 og 1935 udviser en Stigning paa henholdsvis 12,7 pCt. 43,2 pCt. og 133,0 pCt., er for Tonnagens Vedkommende stadig over Gennemsnittet for Verdensskibsbygningen siden 1905, hvilket Gennemsnit udgør 1146 Skibe, 2,582,936 B.R.T.

Den i 1936 paabegyndte Forøgelse af Verdens Damp- og Motorskibstonnage paa 100 B.R.T. og derover er fortsat og det i betydelig Grad, idet Verdens-tonnagen, der i 1937 blev forøget med ca. 1,3 Mill. B.R.T., i 1938 er blevet forøget med ca. 1,6 Mill. B.R.T. I 1936 var Forøgelsen ca. 300,000 B.R.T.

Af de 1119 Skibe var 372 med 1,152,543 B.R.T. Dampere, 657 med 1,823,399 B.R.T. Motorskibe og 90 med 57,651 B.R.T. Sejlskibe og Lægttere. Motorskibsbygningen oversteg atter Dampskibsbygningen, og denne Gang ret betydeligt, nemlig med 670,856 B.R.T. mod 380,830 B.R.T. i 1937.

Den nærmere procentvise Fordeling af den nybyggede Tonnage i de senere Aar fremgaar af følgende Tabel.

Nybygget Tonnage 1927—1938.

	Dampskibe		Motorskibe		Sejlskibe*)	
	Antal	B.R.T.	Antal	B.R.T.	Antal	B.R.T.
1927.....	59.9	60.2	31.7	37.8	8.4	2.0
1928.....	58.3	54.7	34.8	43.8	6.9	1.5
1929.....	62.6	53.9	34.3	45.5	3.1	0.6
1930.....	52.6	43.3	38.8	54.8	8.6	1.9
1931.....	39.8	42.3	55.7	56.9	4.5	0.8
1932.....	45.3	02.7	50.8	37.0	3.9	0.3
1933.....	35.2	29.0	59.1	69.1	5.7	1.9
1934.....	34.1	40.4	61.8	58.3	4.1	1.3
1935.....	30.5	36.7	64.6	62.4	4.9	0.9
1936.....	41.6	41.4	53.1	56.8	5.3	1.8
1937.....	39.0	42.0	52.8	56.2	8.2	1.8
1938.....	33.2	38.0	58.7	60.1	8.1	1.9

\*) I Tallene fra 1930 er indbefattet Lægttere, hvorimod Tallene for 1927—1929 kun omfatter rene Sejlskibe.

Af oliefyret Tonnage blev der i 1938 bygget 625,000 B.R.T. mod 465,000 B.R.T. i 1937.

Af Tankskibe blev der bygget 115 med 910,318 B.R.T., hvilket sammenlignet med 1937 betyder en Stigning paa 11 Skibe, 131,797 Tons. Af de nybyggede Tankskibe var 88 med 731,022 B.R.T. Motorskibe.

De i 1938 søsatte 1119 Skibe fordeler sig efter Størrelse paa følgende Maade:

Antal Skibe	B.R.T
626.....	100 — 999
101.....	1000 — 1999
97.....	2000 — 3999
106.....	4000 — 5999
71.....	6000 — 7999
80.....	8000 — 9999
26.....	10000 — 14999
7.....	15000 — 19999
1.....	20000 — 24999
2.....	25000 — 29999
2.....	30000 — 39999
1.....	40000 og derover

For Danmarks Vedkommende er Skibsbygningen i 1938 forøget med 27,019 B.R.T., idet den udgjorde 35 Skibe, 158,430 B.R.T., mod 26 Skibe, 131,411 B.R.T. i 1937. Dette Tal er det højeste, der nogensinde er noteret for Danmarks Vedkommende, men til Trods herfor er Danmark blevet staaende paa Syvendepladsen som skibsbyggende Land.

Hovedparten af den i Danmark byggede Tonnage var Motorskibe, nemlig 33 Skibe med 154,872 B.R.T.,

og heraf var 19 repræsenterende 106,363 B.R.T. for udenlandsk Regning.

Tankskibene har været noget mindre fremtrædende end i det foregaaende Aar, men de udgør dog  $\frac{1}{3}$  af den samlede Tonnage, idet Odense Staalskibsværft, som i 1938 kun har bygget Tankskibe, har afleveret 6 Tankskibe paa 48,000 B.R.T. med 74,000 ts d.w. Af Last- og Passagermotorskibe er der bygget 11 Skibe fra 4.000 til 11,500 Tons d.w. med Fart fra 12 til 16 Knob. Det største af disse er det ved Nakskov Skibsværft til A/S Det Østasiatiske Kompagni byggede m.s. »Kina«, 11,500 Tons d.w. og 16 Knobs Fart. Endvidere er der bygget 4 noget mindre Last- og Passagermotorskibe. Af egentlige Frugtskibe med Isolering og Køleanlæg, som for faa Aar siden indtog en fremtrædende Plads i de danske Skibsværfters Produktion, er der i Aar bygget 4 Skibe, indrettet til Banantransport. Af Passagerskibe er der af Burmeister & Wain bygget 2 større Motorskibe til Rumænien paa ca. 7,000 B.R.T., som paa Prøveturen opnaaede en Fart af 25,3 Knob. Desuden er der bygget 2 Dampskibe paa 3,000 Tons d.w. med Spildedampturbine af Helsingør Systemet og enkelte mindre Specialskibe.

Der har i Aar været en meget betydelig Produktion af Skibsmaskiner paa ca. 250,000 IHK. omfattende Hoved- og Hjælpedieselmotorer og ca. 6,000 IHK. Dampmaskiner med Spildedampturbiner. Størstedelen af Maskinanlægene er indbygget i de ved de danske Værfter byggede Skibe, men ogsaa en Del er leveret til udenlandske Værfter.

Arbejderantallet ved Skibsværfterne har gennemsnitlig været omkring 14,500 Mand, men desuden har en Række andre Industrivirksomheder haft en betydelig Beskæftigelse ved Levering af elektriske Maskiner og Køleanlæg etc. til Værfterne.

Med Hensyn til Beskæftigelsen ud i Fremtiden for danske Værfter ligger Forholdene gunstigt, idet de fleste af Værfterne har Ordre til Levering  $1\frac{1}{2}$ —2 Aar fremover. I denne Forbindelse maa det dog erindres, at der i Danmark nu kun findes ca. 20 Beddinger til Bygning af Skibe over 1000 Bruttotons, medens der i 1920 tilsvarende var ca. 38 Byggebeddinger, idet de fleste af de Værfter, som blev bygget under og umiddelbart efter Verdenskrigen, er nedlagt og Værftanlægene realiseret, medens de bestaaende Værfter er moderniseret og teknisk forbedret, saaledes at en for Værfternes Konkurrenceevne heldig Koncentration er opnaaet.

En Del af Aaret var Tilgangen af nye Ordre kun meget ringe, men i de sidste Maaneder blev Interessen for Nybygninger betydelig, og de danske Værfter har faaet mange nye Ordre særlig fra skandinaviske Redere, som har fundet det hensigtsmæssigt at afløse ældre Tonnage med nye, moderne Skibe, efter at det er blevet klart, at der ikke foreløbig er Udsigt til Nedgang i Priserne, da man ikke kan forvente, at Løn og Materialeprisen vil gaa ned. Selv om der ikke for Tiden er et rimeligt Forhold mellem Fragterne og Skibspriserne, bygges dog i Forventning om, at Fragtraterne i det lange Løb maa afpasse sig efter, hvad det koster at fremstille Skibe.

Med Hensyn til Prisen paa nybygget Tonnage viser *Fairplay's* sædvanlige Diagram over Prisen paa en single decked Damper paa 7,500 t.d.w. med en meget enkel Specifikation en fortsat Stigning, efter at det Prisfald, som begyndte henimod Midten af 1929, var bragt til Standsnings omkring medio 1933; denne Stigning kulminerede i September 1937, og Prisen pr. 1. Januar 1939 er i Forhold til Prisen i September 1937 faldet med 32 pCt. Da Prisfaldet i 1929 begyndte, var Prisen paa det i Diagrammet omhandlede Skib £62,000 eller £8.5.0 pr. t.d.w., ved Udgangen af 1930 var Prisen faldet til £48,750 eller £6.10.0 pr. t.d.w., ved Udgangen af 1931 til £37,500 eller £5.0.0 pr. t.d.w., og ved Udgangen af 1932 var den naaet helt ned til £32,000 eller £4.5.0 pr. t.d.w. Paa dette Punkt blev den staaende indtil Midten af 1933, for derefter ved dette Aars Udgang at naa op til £37,000 eller £4.19.0 pr. t.d.w. Pr. medio 1934 anslaaes Prisen til £46,250 eller 6.3.4 pr. t.d.w., pr. ultimo 1934 til £52,000 eller £6.19.0 pr. t.d.w., pr. ultimo 1935 til £60,000 eller £8.0.0 pr. t.d.w. og pr. ultimo 1936 til £78,000 eller £10.8.0 pr. t.d.w. og pr. medio 1937 til ikke mindre end £105,000 eller £14.0.0 pr. t.d.w., den højeste Pris siden ultimo 1920, da Prisen var nøjagtig den samme, for henimod ultimo December 1937 at falde til £90,000 eller £12.0.0 pr. t.d.w. Pr. ultimo December 1938 faldt Prisen til £85,000 eller £11.6.8 pr. t.d.w.

Hvad Salget af second-Tonnage angaar, fandt der i 1938 en meget stor Nedgang Sted i Antallet af solgte Skibe, men selv om Priserne faldt i Forhold til 1937-Priserne, var de mærkværdigvis forholdsvis høje sammenlignet med Priserne fem eller seks Aar tilbage i Tiden; dette sidste Forhold er utvivlsomt en Følge af de forbedrede Indtægter i 1937; der var ingen tvungne Salg, og Redere, der ønskede at sælge, var i Stand til at opnaa nogenlunde de Priser, de ønskede, idet ingen Skibe blev tvunget ind paa Markedet af Panthavere.

Af Trampskibe paa 6,000 t.d.w. og derover solgtes ca. 100, deraf ca. 55 paa over 8,000 t.d.w. 90 Skibe mellem 2,000 og 6,000 t.d.w. skiftede Ejer.

Den Nedgang, der i sidste Halvdel af 1937 fandt Sted i Salget af Tramp-tonnage til Ophugning fortsattes i første Halvdel af 1938. Det er vanskeligt at opgve Ophugningsprisen for Trampskibe i 1938's første Halvdel paa Grund af manglende Salg, men Prisen paa en 4,874 Bruttoregister Tonner, der solgtes i Marts Maaned, udviste et stort Fald i Sammenligning med Priserne medio 1937, da det var muligt at opnaa 50/- til 52/6; det anførte Skib solgtes for ca. 32/6. Priserne faldt yderligere i September Maaned, da et Skib solgtes til noget under 30/-, men derefter og indtil Aarets Udgang udviste Markedet en tydelig Bedring, maaske grundet paa italienske Ophuggeres forøgede Aktivitet.

Den samlede til Ophugning solgte Tonnage — bortset fra mindre Fartøjer — udgjorde i 1938 89 Skibe, 354,222 B.R.T., mod 118 Skibe, 338,176 B.R.T. i 1937.

#### Skibsbygningen i de forskellige Lande.

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
	B.R.T.	B.R.T.	B.R.T.	B.R.T.	B.R.T.	B.R.T.	B.R.T.	B.R.T.	B.R.T.	B.R.T.
Storbritannien og Irland	1,522,623	1,478,563	502,487	187,794	133,115	459,877	499,011	856,257	920,822	1,030,375
Tyskland	249,077	245,557	103,934	80,799	42,195	73,733	226,343	379,981	435,606	480,797
Japan	164,457	151,272	83,721	54,522	74,290	152,420	145,914	294,861	451,121	441,720
Holland	186,517	153,072	120,296	26,232	35,899	46,905	57,133	93,831	183,509	239,845
U.S.A.	126,063	246,687	205,865	143,559	10,771	24,625	32,607	111,885	239,445	201,521
Sverige	107,246	131,781	112,703	43,000	60,860	49,542	105,538	154,044	161,008	166,464
Danmark	111,496	137,230	125,974	22,413	34,016	61,729	122,095	97,537	131,411	158,430
Italien	71,497	87,709	165,048	47,441	16,560	26,638	22,067	11,345	21,918	93,503
Norge	39,604	53,843	18,163	11,129	9,718	18,857	25,716	33,102	41,993	54,654
Frankrig	81,607	100,917	103,419	89,310	34,073	15,950	42,783	39,208	26,544	47,290

## DANSKE DAMPSKIBSREDERES UNDERSTØTTELSESFOND

Danske Dampskibsreders Understøttelsesfond, der blev stiftet i 1919 og oprindeligt alene ydede Hjælp til efterladte efter Søfolk, der omkom ved en af Verdenskrigen forårsaget Ulykke, eller til Søfolk, der kom til Skade ved en saadan, uddeler nu Understøttelser i al Almindelighed til efterladte efter Søfolk og til gamle eller svagelige Søfolk. Fondens Kapital er noget over 2½ Mill. Kr., og der er i 1938 udbetalt Understøttelser til 532 Personer med et samlet Beløb af ca. 145,000 Kr.

Fondens Bestyrelse bestaar af Konsul Chr. Andresen, Skibsreder H. A. Hansen og Generalkonsul Johan Hansen. Dets Kasserer er Højeretssagfører Jakob E. Gelting.

## NORGES SKIBSBYGNING

Firmaet R. S. Platou i Oslo har foretaget en Opgørelse over de Skibe, som er under Bygning eller i Ordre ved norske Værfter saavel for norsk som udenlandsk Regning.

Det fremgaar heraf, at der for Resten af indeværende Aar skal leveres 10 Skibe paa tilsammen 29,700 Tons Dødvægt, i 1. Halvaar 1940 er Tallet 17 Skibe og 55,000 Tons, i 2. Halvaar 1940 regnes med 14 Skibe og 52,400 Tons og for 1. Halvaar 1941 er der i Ordre 5 Skibe paa 15,200 Tons.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Kuleksporten over Gdynia

i April 1939 var 502,420.3 fordelt paa følgende Lande:

	Tons
Argentina .....	28,959
Ægypten .....	10,758.5
Belgien .....	22,067
Cypern .....	0.5
Danmark .....	17,731
Tyskland .....	2,150
Estland .....	950
Finland .....	7,368
Frankrig .....	26,686
Grækenland .....	4,743.6
Holland .....	52,228.7
Italien .....	119,819
Letland .....	1,708
Norge .....	40,756
Palæstina .....	2,500
Sverige .....	158,145
Senegal, fransk .....	5,250
Bunker .....	82,363.1

### Polens Kuleksport i April Maaned 1939

De fra Polen i April Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	i 1000 Tons
Tyskland (fhv. Østrig) .....	39
Ungarn .....	1
fhv. Czeko-Slovakiet .....	101
Tyskland .....	65
Slovakiet .....	23
Sverige .....	233
Norge .....	44
Danmark .....	34
Finland .....	13
Letland .....	2
Frankrig .....	137
Belgien .....	27
Holland .....	82
Schweiz .....	24
Italien .....	213
Grækenland .....	21
Jugoslavien .....	4
Algier .....	5
Ægypten .....	14
Øvrige Afrika .....	5
Argentina .....	54
Andre Lande .....	3
Bunkerkul .....	126
	1270
Danzig .....	16
Ialt .....	1286

## SUEZ-KANALES INDTÆGTER

Suez-Kanalselskabet har for Aaret 1938 deklareret en Dividende paa 360 pCt.

Ifølge den af Suez-Kanalselskabet udsendte Aarsberetning har 6171 Skibe paa ialt næsten 48 Millioner Bruttotons passeret Suez-Kanalen i det forløbne Aar. Kanalafgifterne har næsten udgjort 9¼ Millioner Pd. Sterling. Antallet af britiske Skibe udgjorde 3029 paa ialt 24 Millioner Bruttotons, Nr. 2 var Italien med 934 Skibe paa ialt 6,684,000 Tons. De italienske Tropictransporter udgjorde 30,570 Mand for udgaaende og 61,372 for hjemgaaende, sammenlignet med britiske Tropictransporter paa 19,588 for udgaaende og 27,988 for hjemgaaende.

## OPLÆGNINGERNE

I Danmark regner man i Øjeblikket ikke med nogen Oplægning, idet de faa Skibe, der ikke er i Fart, enten er Reserveskibe for Rutefarten eller oplagt for Salg, Reparation o. l. The Baltic and International Maritime Conference har udsendt en Oversigt over Oplægningerne i de forskellige Lande. Det fremgaar heraf, at England, der som bekendt har forlangt Subsidier for at klare sig i Konkurrencen, kun har 3,3 pCt. af Tonnagen oplagt, medens Grækenland, der ofte fremstilles som den store Konkurrent, har 17,2 pCt. Sverige har 9,7 pCt., Norge 5,9 pCt. og Finland 5,5 pCt., medens Tyskland kun havde 1,1 pCt. og Japan var lavest med 0,1 pCt. af hele Handelsflaaden.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Vareomsætningen over Danzigs Havn i April Maaned 1939

Vareomsætningen over Danzigs Havn var i April Maaned: Indførsel: 118,975 Tons, Udførsel: 612,348 Tons.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Marts Maaned 1939 androg 119,980.1 t., Udførslen 494,122 t.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 10,300 t. Korn, ca. 1,100 t. Ris, ca. 3,800 t. Sten, ca. 91,800 t. Erts, ca. 1,400 t. Svovlkies, ca. 2,700 t. Stenkul.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 91,000 t. Korn, ca. 4,000 t. Bælgfrugt, ca. 12,800 t. Mel, ca. 374,500 t. Stenkul, ca. 16,500 t. Koks, ca. 1,000 t. Tjære, ca. 1,000 t. Nafta-Produkter, ca. 2,800 t. Oliekager, ca. 7,600 t. Melasse.

### Appelpriseret i Spanien

Paa Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling omtalte Direktør Nils Dybwad, at de gamle Sager i Spanien ikke er kommet længere end før, men der er nu Grund til at tro, at Tiden snart maa være inde til at tage disse Sager op til Forhandling med den spanske Regering, efter at Borgerkrigen nu er afsluttet og Ro og Orden indført i Spanien. Der foreligger en officiel Meddelelse om, at der er oprettet en Appelpriseret i Spanien, hvor de neutrale Redere vil faa Lejlighed til at indbringe saadanne Sager, som de har tabt i første Instans. Proceduren i de Priseretter, som fungerede under Krigen, var af den Art, at det var haabløst at gøre Krav gældende. Man fik ikke engang Varsel om Forhandlingerne og maatte ikke møde ved Advokat. Man maa nu efterhaanden kunne tage de spanske Sager op igen, dels ved den nye Over-Priseret og dels ved direkte Forhandlinger med Regeringen.

### De norske Oplægninger

Norges Rederforbunds Opgørelse over oplagte norske Skibe viser, at der den 1. Juni var oplagt 50 Skibe paa tilsammen 165,200 Tons Dødvægt mod 122 Skibe og 342,027 Tons den 1. Maj, altsaa en Nedgang paa 72 Skibe og 176,827 Tons. Af de oplagte Skibe er 10 Tankskibe paa 96,410 Tons Dødvægt. Der er saaledes kun oplagt 60,000 Tons Trampskibe. Nedgangen skyldes hovedsagelig, at Trælastfarten fra Østersøen og Hvidehavet samt andre Sæsonmarkeder er kommet i Gang.

### Stigende Trælastfragter

I Timber Trades Journal hedder det bl. a.: Trælastbefragtingen fra Østersøen har været »on a moderately large scale«. Rederne fortsætter deres tilbageholdende Politik og udbyder ikke Tonnagen særlig villigt. Da Efterspørgselen fortsat er god, har Fragtraterne vist Tendens til yderligere Fremgang, og ved flere Lejligheder, hvor Befragterne har været virkelig presset, har Rederne opnaaet meget forbedrede Fragtrater.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Korntransporterne har ogsaa i den forløbne Uge været indskrænket til et Minimum, og iøvrigt synes det, som om Sommerstilheden, i hvert Fald for de oversøiske Markeders Vedkommende, begynder at gøre sig gældende. Aktiviteten har af disse Grunde været relativ ringe, og Rateniveauet tenderer nærmest nedefter.

River Plate Markedet har ratemæssigt set været støt, men Antallet af Befragtninger har været temmelig ringe. Der er betalt Præmier, der varierer mellem 9d. og 1/6d.

Fra Australien er sluttet en enkelt Baad til U.K. Cont. paa Basis af Minimalraten, ligesom en stor dansk Dieselbaad sluttedes for Mel fra Sydney til Taku Bar til Minimalraten, 17/6d. med garanteret 1000 Tons Losning. Sidstnævnte Befragtning kan gentages for Juli/August, hvorimod Forretning til U.K. Cont. Destinationer er et Spørgsmaal om samtidigt Salg. Fra Northern Range og Golfen viste Kornbefragterne ingen Interesse for Tonnage, hvorimod der sluttedes en enkelt 30,000 Qrs. Baad fra St. Lawrence for Juni/Juli Lastning til Minimalraten. Der er ligeledes positiv Forretning fra Portland til U.K. til 25/-, og der søges endvidere Tonnage fra Portland til Shanghai til \$3.50.

Fra Sydafrika synes Efterspørgselen at være noget bedre, og Befragterne indikerer nu 19/- for Majs fra Cape Town til p.p. U.K. Endvidere er der sluttet en 7000 Tonner Cape Town/Montreal 19/-, ligesom en 7400 Tonner sluttedes fra Durban til Tampico eller Vera Cruz til 23/9d. for Majs i Sække.

De øvrige oversøiske Markeder viste ingen Tegn til større Aktivitet. Scrapjern fra Northern Range indikerer stadig 18/- til U.K. og 20/- til Gdynia. Fra Golfen kan placeres Tonnage for Scrapjern til U.K. til 20/6d. Tidligt paa Ugen cirkulerede der et stort Antal Scrapordrer til Japan, for hvilke der noteredes omkring 20/- fra U.S. Atlantic og 21/- fra Golfen, men i Øjeblikket synes Befragterne at have trukket sig tilbage paa Grund af japanske Valutavanskeligheder.

Fra Cuba og San Domingo cirkulerer et ret stort Antal Sukkerordrer til U.K. Cont. Der kan antagelig opnaas 18/- fra Cuba til p.p. U.K. og 1/- mindre fra San Domingo. I Ugens Begyndelse sluttedes iøvrigt forskellige Baade, bl. a. 6500 Tonner Cuba/Marseilles 19/- Option Casa Blanca 1/- mindre, ligesom flere Baade sluttede fra Cuba til U.K. til 17/6d.

Pacifikkysten viser forøget Interesse for Tonnage saavel for Lumber som for Scrapjern. For Lumber

kan antagelig opnaas £8000.— for 430.000 Balefod Baad 1 Havn Nordkina, og for Scrapjern ligger Raterne omkring \$4.— paa sædvanlige f.i.o. Betingelser til Japan.

Østens Markeder er desværre stadig meget stille. Soyabønner sluttedes tidligt paa Ugen til 25/-, men Befragterne forsøger nu at snakke Raten ned, og Indikationerne ligger omkring 24/6d. i Dag. Fra Saigon er der en lille Smule mere Efterspørgsel, og Befragterne noterer 26/6d. à 27/- til sædvanlige franske Destinationer. En enkelt Baad sluttedes til 27/-. Fra Kolsichang og/eller Rangoon søges Tonnage til Vestindien; Befragternes Ide ligger omkring 29/- for 8000 Tonner og 30/- for 6000 Tonner. Endvidere sluttedes en 7000 Tonner for Majs fra Saigon til Japan til 13/-, hvilket kan gentages. Fra Port Redon sluttedes norsk 8000 Tons Diesel til 19/3d. til Montreal for Antracit paa sædvanlige f.i.o. Betingelser.

Sukker fra Philippinerne kan sluttes til \$6.— fra USNH. eller Golfen, og fra Java sluttedes en 9000 Tonner med Sukker til U.K. til 26/-.

De indiske Markeder er rolige. Raten er nominelt 28/- for Kerner/Linsæd fra Madraskysten til U.K. Cont. for August Ladning. Der er sluttet flere Skibe for Erts fra Forindien til USNH, saavel for Juli som for August Lastning. Raterne har varieret mellem 22/6d. og 22/9d. Iøvrigt har der været ret livlig Befragtning fra Calcutta til Hongkong og Shanghai. Raten ligger omkring 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Rupee til Hongkong og 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rupee til Shanghai paa f.i.o. Basis.

De europæiske Markeder er stadig uforandrede. Efterspørgselen paa Trælastmarkederne er stadig ret tilfredsstillende, og Rateniveauet er maaske en Kende fastere.

De udgaende Kulforretninger fra U.K. lider under Størvanskeligheder, men Rateniveauet er i det store hele uforandret fra sidste Uge, selv om der synes at kunne spores en svag Nedgang i Raterne til Middelhavet.

Middelhavet/hjem viser ringe Tilgang af nye Ordre, men Rateniveauet opretholdtes i det store hele.

Om Timechartermarkedet er der ikke meget nyt at fortælle. For stor Dieseltonnage noteres 5/- à 5/3d. for 11—11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Knobs Baade for Perioder indtil 1 Aar med Levering og Tilbagelevering North Hatteras. Vestindia Markedet ligger svagere. 4000 Tonner sluttedes for Rundtur til \$1.10, og Raten for 3000 Tonner ligger omkring \$1.25.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Hammerens Radiofy

Det Radiofy paa Hammeren, som længe har været krævet fra Skibsfartens Side, er nu under Forberedelse. Efter Planen kan det ventes opsat i Løbet af Eftersommeren.

Der foretages i Øjeblikket paa Middelgrunden Eksperimenter med en ny Type af Radiofy, konstrueret af Firmaet M. P. Pedersen, København. Det er Hensigten paa Hammeren at anvende denne Type, som menes at frembyde særlig gode Egenskaber. Naar Eksperimenterne paa Middelgrunden er afsluttede — antagelig i Løbet af Juli — er det Meningen at tage fat paa Bygningen af Radiofyret ved Hammeren, som saa formentlig vil kunne tages i Brug i Slutningen af September eller lidt ind i Oktober; det nye Radiofy vil antagelig faa en Aktionsradius paa omkring 50 Sømil.

### »Maalt Mil« paa Limfjorden

Til Brug for Aalborg Skibsværft er der i Langerak i Limfjorden oprettet en maalt Mil, 1851,01 Meter lang. Som Afmærkning for denne maalte Mil er der paa Fjordens Nordkyst anbragt 2 Sæt Baaker, hver bestaaende af 3 hvid- og rødstribede Stangebaaker med en sort Ballon paa Toppen.

### »Mineral«s Forlis

Damperen »Mineral« af Kiel forliste i November i Fjord i Nordsoen, og hele Besætningen, ti tyske og tre danske Sømand, druknede.

»Mineral«, som tilhører Rederiet Paulsen & Ivers i Kiel, havde nogle Søsterskibe, deriblandt Damperen »Sensal«, som i 1936 gik til Bunds med hele Besætningen i Østersøen under næsten de samme Omstændigheder. Ved en Undersøgelse af det andet Søsterskib »Fanal«, har man fastslaaet væsentlige Mangler, og Skibets Kaptajn har mistet sit Skibsfører-Patent. Under disse Omstændigheder besluttede Retten i Flensborg at undersøge, hvorvidt tyske Matroser fremtidig skal faa Lov til at sejle med denne Damper.

I Sørættens Kendelse vedrørende »Mineral«s Forlis hedder det, at man ikke har kunnet fastslaa nogen Aarsag til Katastrofen.

### Burmeister & Wain og Bur-Wain Autodiesel

Bestyrelserne for Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri og Bur-Wain Autodiesel Akts. meddelte forleden, at der er afsluttet en Overenskomst mellem Bestyrelserne for de to Aktieselskaber — for sidst-

nævnte Selskabs Vedkommende under Forbehold af Godkendelse paa en ekstraordinær Generalforsamling — om Overdragelse af Bur-Wain Autodiesel Akts. Formue som Helhed til Akts. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri. Saafremt Overenskomsten godkendes paa Bur-Wain Autodiesel Akts. Generalforsamling, vil Præferenceaktierne i Bur-Wain Autodiesel Akts. blive indløst pr. 1. Juli 1939 til pari Kurs med Tillæg af 6 pCt. p. a. fra 1. Januar 1938—1. Juli 1939, altsaa ialt til Kurs 109 pCt. Den af Bur-Wain Autodiesel Akts. drevne Virksomhed vil blive fortsat som en særskilt Afdeling af Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Som det fremgaar af Bur-Wain Autodiesel Akts. Regnskab for 1938, har Selskabets Virksomhed i det første Regnskabsaar ført til et mindre Tab paa ca. 50,000 Kr. Da Igangsætningen af den seriemæssige Produktion, særlig paa Grund af Forsinkelser med Levering af Værktøjsmaskiner, er trukket en Del ud, maa der ogsaa for indværende Aar regnes med et Driftstab. Efter den foreslaede Ordning vil det Tab, som Virksomheden foreløbig har medført udelukkende falde paa Aktieselskabet Burmeister & Wain som Ejere af den ordinære Aktiekapital, saaledes at Præferenceaktionærerne, der har støttet Bur-Wain Autodiesel Akts. ved Tegning af Kapital, faar deres i Selskabet anbragte Midler tilbagebetalt fuldt ud og med Tillæg af 6 pCt. p. a. Rente.

#### De spanske Trawlere

I de sidste Dage har der været foretaget Provesejlads med de to spanske Trawlere »Cierzo« og »Abrego«, der i 2½ Aar har ligget færdigbygget ved Skihsværftet, men som ikke har kunnet afleveres til det spanske Rederi paa Grund af den spanske Borgerkrig. En spansk Besætning til »Cierzo« er ankommet til Frederikshavn, og senere forlod dette Skib Havnen for at sejle til San Sebastian, medens »Abergo« først afsejler den 3. Juni. Begge Trawlere skal afleveres til Rederiet Pysbe i San Sebastian, som i sin Tid bestilte Skibene og forlængst har betalt dem til Frederikshavns Skibsværft.

#### Kaptajn Gulddammer Navigationsskolebestyrer

Posten som Navigationsskolebestyrer Funders Aføser ved Københavns Navigationsskole er blevet besat med Kaptajn H. A. Gulddammer.

Den nye Navigationsskolebestyrer, der er 52 Aar gammel, kom til Søs som 15 Aars Dreng og sejlede med forskellige danske og udenlandske Sejlskibe paa Langfart. Han tog Eksamen paa Københavns Navigationsskole og sejlede derefter en lille Tid som Styrmand i D. F. D. S. Fra 1909 til 1927 virkede han som Navigationslærer i København og var i fire Aar — fra 1927 til 1931 — Navigationsskolebestyrer i Thorshavn.

Siden har han været Medlem af Navigationseksamenkomitéen og Sekretær i Komitéen for Statsskoleskibet »Danmark«.

#### Suez-Kanalen

Suez-Kanal-Selskabet har afholdt sit ordinære Aarsmøde. Bestyrelsens Formand, Marquis de Vogue, fremhævede i en Tale Kanalens ypperlige Situation, og han bemærkede at disse heldige Resultater var opnaaede ved en forstaaende Politik, der har formaaet at søge Ligevægten mellem de forskellige Interesser, der er fremme i Øjeblikket. Bestyrelsen vil fortsætte denne Politik uden at lade sig paavirke af den Kritik, der maatte fremkomme i de nuværende forvirrede Tider.

Formanden kom derefter ind paa en Omtale af de italienske Krav, der var begyndt med et sandt Korstog i alle italienske Blade, smaa som store, og det var ikke vanskeligt at gætte, hvor Kilden til disse Artikler var. Idet man støttede sig paa urigtige Kendsgerninger, paa fejle Datoer og paa gale Tal, søgte man at bestride Kanalselskabets Rettigheder og rejse Tvivl om dets Loyalitet.

Formaalet med denne Kampagne er, erklærede Formanden til Slut, at Italien vil have Sæde i Raadet angaaende en Nedsættelse af Kanaltaksterne, og tilsidst ønsker Italien helt at faa overdraget Selskabet til en international Kommission.

#### Det danske Kulkompagni

Det danske Kulkompagni har holdt sin ordinære Generalforsamling i Dampskibsrederiforeningens Lokaler. I Tilslutning til Aarsberetningen og Regnskabet, der allerede tidligere er offentliggjort, fremsatte Formanden, Direktør Henry P. Lading, nogle enkelte Bemærkninger. Han gjorde opmærksom paa, at Driftsfortjenesten har været ca. 1 Mill. Kr. mindre end forrige Aar, og at Udbyttet af Aktier samt Renter af Fonds og udestaaende Fordringer tilsammen er dalet med ca. 138,000 Kr. Værdien af Varelagret er ca. 475,000 Kr. mindre end i Fjor, og Administrations-Udgifterne er nedbragt med ca. 3000 Kr., mens de udradede Skatter har været ca. 17,000 Kr. mindre. Status balancerer med 14,650,000 Kroner mod 18,045,000 Kr. i Fjor.

Bestyrelsen har, oplyste Formanden, vedtaget følgende Henlæggelser og Afskrivninger for Aaret 1938—39: Til

Fornylsesfonden henlægges 60,000 Kr., til Reservefonden 28,889 Kr. og til Understøttelsesfonden 36,794 Kr. Der afskrives paa Anlægget i Sydhavnen 23,472 Kr., paa Ejendommen i Østbanegade 8472 Kr., paa Banevogne, Køreløjer, Heste, Inventar og Pramme 25,425 Kr. og paa Selskabets Skibe 161,244 Kr.

Af det resterende Beløb foreslaas 412,500 Kr. anvendt til Udbetaling af 5 pCt. Udbytte af Aktiekapitalen, mens der til Survey og Reparations-Udgifter paa Skibene afsættes 200,000 Kr. Restbeløbet, 125,708 Kr., overføres til det nye Regnskabsaar samt til Betaling af Skatter.

Angaaende Selskabets Aktiver henviste Direktør Lading til sine Udtalelser paa tidligere Generalforsamlinger.

Efter at Beretningen var taget til Efterretning, Forslaget om Udbyttets Størrelse vedtaget og Decharge meddelt for Regnskabet, genvalgte Direktør Fr. Sander til Bestyrelsen.

#### Odense Havn

Odense har som nævnt visse Planer om yderligere Udvidelse af Havnen med et nyt Bassin i Aaløkkeengen. Ved et Møde i Odense Handelsstandsforening drøftedes Planen om det nye Havnebassin, og der fremsattes i Tilslutning hertil Ønsker om en Forbedring af Besejlingsforholdene. Man ønsker Sejllobet rettet ud, saaledes at Besejlingen kan foregaa under lettere Vilkaar. Det bedste vilde naturligvis være, at Havnen kunde besejles i alle Døgnets 24 Timer. Men da det efter loselige Beregninger vil koste 6—10 Mill. Kr. at rette Sejllobet ud, er det ogsaa fra flere Sider stærkt understreget, at Havnen og Byen ikke kan klare Gennemførelsen af den kostbare Foranstaltning paa nuværende Tidspunkt. Man maa foreløbig nøjes med Havneudvidelsen, der i Forbindelse med de nødvendige Gade- og Vejanlæg vil koste 4½ Mill. Kr.

Den projekterede Havneudvidelse vil med nødvendige Gade- og Vejarbejder koste 4½ Mill. Kr. Man regner med at faa 600,000 Kr. fra Staten som Tilskud til Tørudgravning af Havnebassinet. Saa godt som alle Penge vil blive i Odense og i Indlandet. Kun 150,000 Kr. gaar til Udlandet for Materialer, der ikke kan faas her i Landet. Det gamle Havnebassin uddybes samtidig med Udvidelsen fra 4 Meter til 7½ Meter, og der anlægges et stort Svajebassin.

I Forbindelse med Havneudvidelsen anlægges en ny Forbindelsesvej til Næsby, Næsbyvej, der føres over Havnebanen ved en Bro. Endvidere gennemføres Toldbodgade til Toldboden, og der anlægges en ny Forbindelsesvej til Næsbyhoved Skov.

Højestebeløbet for Skibs- og Vareafgifter skal være 1,240,000 Kr. for at kunne klare Forholdene, men det var i 1929—30 og 1936—37 oppe paa en højere regnskabsmæssig Indtægt af Skibs- og Vareafgifter. Man agter at optage et 3 Mill. Kr.s Laan til 5 pCt. Laanet skal strække sig over 5 Aar.

I den efterfølgende Diskussion, hvor der fra flere Sider fremsattes forskellige Ønsker om bedre Besejlingsforhold, oplyste Forretningsfører Jørgensen, at det efter Beregningerne vil koste 6—10 Mill. Kr. at rette Sejllobet ud, og denne Udgift kan Havnen og Byen ikke klare paa nuværende Tidspunkt.

Om Fyrbelysningen udtalte Formanden for Handelsstandsforeningen, Grosserer Chr. Andersen:

Hvad Fyrbelysningen angaar, kan jeg oplyse, at Handelsstandsforeningen har forespurgt Søfartsraadet om, hvorvidt en effektiv Belysning af Sejllobet kan gennemføres. Søfartsraadet svarer, at det vil være af stor Betydning — og navnlig af Betydning for mindre Skibe — at faa gennemført en Forbedring af Besejlingsforholdene for Odense Havn ved en Fyrbelysning, men samtidig fremhæves det, at Afmærkningen maa være effektiv, og det tilføjes, at en effektiv Afmærkning maa anses for at være saa kostbar, at Fordelen ikke staar i passende Forhold til Udgifterne. Det vilde være bedre at faa andre Forhold ændret til Gunst for Besejlingen.

#### Prøvetur

Den 6. Juni foretoges Prøvetur for M/T »Esso Copenhagen«, den store Tankbaad, der gennem Det Danske Petroleumsk Aktieselskab, København, er bestilt for The Standard Oil Company of New Jersey hos Burmeister & Wain. Det er et af de største Tankskibe, B. & W. har bygget. Det er et imponerende Skib, der virker ved Skrogets lange og kraftige Linier.

»Esso Copenhagen« er fra Værftets Side blevet gjort færdigt i Løbet af meget kort Tid; det er ikke mere end 2 Maaneder siden, Skibet løb af Stabelen.

Det er bygget med Maierform og har fremfaldende Stævn og Krydsershæk. Skibet er bygget til Lloyd's Klasse \*100 A1 (petroleum in bulk) og konstrueret efter Isherwood bracketless System.

Den nye Tankbaad har en Dødvægt paa ca. 15,000 Tons, Bruttotonnagen er ca. 9,500 Reg. Tons, og Nettotonnagen ca. 5,700 Reg. Tons.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde ..... 470' 0''  
 Bredde ..... 65' 2''  
 Dybde til øverste Dæk ..... 35' 4''

»Esso Copenhagen« har 9 Hovedtanke og 10 Sidetanke med en samlet Kapacitet af ca. 650,000 Kubikfod. Paa-fyldning og Tømning sker ved 2 store Pumpeanlæg, der hver kan tage 380 Tons Olie i Timen.

Skibet er forsynet med 2 7-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Hoveddieselmotorer, der tilsammen udvikler ca. 5,600 I.H.K. ved 155 Omdr./Min. Skibets Prøvetursfart fuldt last vil blive ca. 13 Knob.

Brændselolieforbruget for begge Motorer er ca. 19 Tons i Døgnet.

Skibet har 2 skotske Kedler med hver ca. 1400 m<sup>2</sup> Hede-flade, der er indrettet til Fyring enten med Olie eller Ud-slødgas. Dampen fra Kedlerne benyttes til Hjælpemaskineriet, Brandslukningsanlægget, Opvarmning m. m.

Der findes iøvrigt alle moderne tekniske Hjælpemidler om Bord paa »Esso Copenhagen«. Der er elektrisk Styre-maskine og dampdrevel Ankerspil. Der er Radiostation med Kortbølgesender og Nødsender og Radiopejler. 2 Stk. 30 Kw. Dampdynamoer leverer Strøm til Skibets Kraft- og Lysinstallation. Foruden 2 almindelige Redningsbaade findes der en Motorjolle med en 6 HK. Motor. Propellerne — 2 Stk. 3-bladede Skrue — er af Manganbronze.

Efter Prøveturen, som Det Danske Petroleum's Aktie-selskab's og Værftets Ledelser overværede, gik »Esso Copenhagen« til Langeliniekaen og bliver liggende i nogle Dage, hvorefter den vil afgaa paa sin første Rejse.

»Esso Copenhagen« faar dansk Besætning, men vil sejle under Panamas Flag for Panama Transport Co.

#### »Belpareil«

Paa Generalforsamlingen i Nordisk Skibsrederforening omtalte Direktør Dybwad ogsaa den Proces, som Forenin-gen har haft i London vedrørende Damperen »Belpareil«.

Det Problem, vi havde at afgøre, var, hvorvidt den saa-kaldte Straffcekspektion, som Japanerne havde sendt ud mod Kineserne og Forholdene derude i det hele taget, kunde betegnes som »Krig« eller ikke. Befragterne hæv-dede, at der ikke var udbrudt nogen Krig, men Rederne var af modsat Opfattelse, og efter en Række Betænkning-er, som blev indhentet fra vore Advokater i London, hvor Sagerne eventuelt skulde afgøres, bestemte de sig til at annullere Certepartierne, hvad der førte til den nævnte Forhøjelse af Fragtraten. Japanerne turde ikke tage Sa-gerne op for Voldgift i London, saaledes som Certepar-tierne bestemte.

Sagen blev foreløbig ordnet saaledes, at »Belpareil« skulde fortsætte under sit Certeparti, men skulde finde sig i en Fragtreduktion paa 2 sh. 6 d. pr. Tons, samt at

Certeparti-Tiden skulde forkortes fra 18 til 12 Maaneder, all under Forudsætning af, at Sagen skulde indbringes til Afgørelse, først ved Voldgift og eventuelt senere ved Ret-ten i London, og at Befragterne da fik Medhold i deres Standpunkt. Vi tog denne Sag op til Behandling og hæv-dede, at til Trods for, at Klausulen var den samme som den, vi havde hævdet berettigede Rederne til at annullere i September 1937, kunde Befragterne alligevel ikke an-nullere paa et saa sent Tidspunkt som Foraaret 1938, idet den Option, som tilkom Parterne at annullere, maatte ud-øves »within a reasonable time«, og ingen af Parterne havde Ret til at lade Tiden gaa, saa de kunde se, hvor-ledes Markedet udviklede sig og saa pludselig anvende sin Kancelleringsret, naar de saa, at det var til deres Fordel.

Sagen blev vundet ved Voldgift af Rederiet og derefter appelleret til Retten, som opretholdt Voldgiftsrettens Ken-delse.

#### 75 Aar

Fhv. Forhyringsagent, Kaptajn P. A. Poulsen, fyldte Mandag 75 Aar. Kaptajn Poulsen kom til Søs i 1878, tog Navigationseksamen i København i 1888, og Aaret efter blev han Styrmand i Heckshers Rederi. I 1900 blev han Skibsfører paa Damperen »Russia«, og sejlede senere med forskellige af Rederiets andre Skibe.

I 1911 sagde Kaptajn Poulsen Søn Farvel og blev For-hyringsagent i København.

#### 60 Aar

Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn P. Aggerholm fyldte forleden 60 Aar. Kaptajn Aggerholm er Fører af Damperen »Brasilien«.

Tidligere Fører i D/S. »Norden«, Kaptajn Chr. Blom, fyl-der den 12. Juni 60 Aar. Kaptajn Blom, der sidst var Fø-rer af s.s. »M. C. Holm«, gik i Land 1930.

Den 14. Juni fylder Kaptajn N. J. J. Jönsson 60 Aar. Kaptajn Jönsson har siden 1904 været ansat i D. F. D. S. og er for Tiden Fører af s.s. »Heber«.

#### 50 Aar

Fører i Dampskibsselskabet »Progress«, Kaptajn P. H. Hansen, fylder i Dag 50 Aar. Kaptajn Hansen er Fører af s.s. »Thyra«.

#### Dødsfald

Pens. Lodskaptajn H. Chr. Jensen, Svendborg, er af-gaaet ved Døden, 64 Aar gammel.

Lodskaptajnen boede de sidste otte Aar i Svendborg, men har dog saa sent som for to Aar siden deltaget i Statens Isbryderljeneste som Fører af Isbryderen »Stærk-odder« og i det hele i over en Menneskealder gjort god Tjeneste paa dette Feld.

## POSITIONSLISTE PR. 7. JUNI 1939

### A

s.s. Aalborg ank. West Hartlepool 4.6.  
 s.s. Aarø, Bastrup ank. Hamburg 4.5.  
 s.s. Aase afg. Livorno 23.5. til Palermo.  
 s.s. Aase Mærsk afg. Port Said 23.5.  
 s.s. Absalon ank. Aarhus 31.5.  
 m.s. African Reefer pass. Cristobal 28.5. p. R. t. Bergen.  
 m.s. Afrika, Broholm-Jensen, afg. Bangkok til Manila 4.6. udg.  
 s.s. Agnete afg. Morocco 31.5. til London.  
 s.s. Agnete Mærsk afg. Antwerp 17.5.  
 s.s. Alabama afg. Neufahrwasser 23.5. til River Plate.  
 s.s. Alfa afg. Viena 1.6. til Teneriffe.  
 s.s. Alf afg. Leith 1.6. til Kbhvn.  
 s.s. Algarve ank. Marseille 5.6.  
 s.s. Algier afg. Collo 5.6. til Lissabon.  
 m.s. Almena pass. Gibraltar 24.5. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. Alssund, Hansen, ank. Baltimore 4.6.  
 m.s. American Reefer afg. Santos 27.5. til Hook.  
 m.s. Amerika, Dahl, afg. Los Angeles til Kingston 1.6. hjg.  
 s.s. Anglo Mærsk afg. Curacao 17.5.  
 s.s. Anna Mærsk afg. Los Angeles 26.5.  
 s.s. Anna afg. Algier 31.5. til Alexandria.  
 m.s. Annam, Skjoldam, afg. Liverpool til Kalmar 6.6. hjg.  
 s.s. Anne afg. Dakar 21.5. til Dunkirk.  
 m.s. Argentina afg. Rosario 6.6. til Buenos Aires.  
 m.s. Arizona afg. Rio 12.5. til Bergen.  
 s.s. Arnold Mærsk ank. Danzig 29.5.  
 m.s. Asbjørn, Bjørk, ank. Portland 16.5.  
 m.s. Asia, Andersen, afg. Shanghai til Hongkong 5.6. udg.  
 s.s. Aslaug afg. Dunkirk 26.5. til Zeebrugge.  
 m.s. Astoria, Nørregaard, afg. Legaspi Phil. 31.5.  
 s.s. Astra afg. Sydney, NS. 29.5. til Portland (Me.).  
 s.s. Astrid, Madsen, pass. 47° 13' N. 43° 41' W. 1.6. p. R. t. Köping.  
 m.s. Australian Reefer pass. Dungeness 31.5. p. R. t. Liver-pool.  
 m.s. Australian, Rasmussen, afg. Melbourne til Taku Bar 2.6. udg.  
 s.s. Avance afg. Kalundborg 1.6. til Danzig.

### B

s.s. Belgien ank. Nieuwe Watweg 31.5.  
 s.s. Bente Mærsk afg. Haifa 26.5.  
 s.s. Bergenhus afg. Aalesund 6.6. nordover.  
 s.s. Bertha ank. Preston 25.5.  
 s.s. Bes pass. Ushant 6.6.  
 s.s. Betta pass. Nørresundby 30.5. p. R. t. Dover.  
 s.s. Betty Mærsk afg. Cardiff 18.5.  
 s.s. Birgit, Vilsmark, ank. Rouen 3.6.  
 s.s. Birgitte afg. Grimsby 27.5.  
 s.s. Birte, Rasmussen, afg. New York 25.5. til Cienfuegos.  
 s.s. Bogo, Nielsen, ank. Kbhvn. 5.6.  
 m.s. Bonita, Farup, ank. Gdynia 3.6.  
 m.s. Boringia, Kolls, afg. Bangkok 7.6. til Saigon.  
 m.s. Bornholm, Sorensen, ank. New York 30.5.  
 s.s. Bothal, Hansen, afg. Danig 31.5. til Zeebrugge.  
 m.s. Brazilian Reefer ank. Cartagena 31.5. p. R. t. Alicante.  
 s.s. Brasilien afg. Neufahrwasser 24.5. til River Plate.  
 m.s. Bretagne, Hansen, pass. Gaspé 2.6.  
 s.s. Britta pass. Hør. 27.5. p. R. t. Genoa.  
 s.s. Broholm afg. Alexandria 29.5. til Oran.  
 s.s. Brosund, Bundesen, afg. Port of Spain, Trinidad 3.6.  
 s.s. Brynhild afg. Neufahrwasser 20.5. til Santos.

### C

m.s. California afg. Rio 25.5. til Lissabon.  
 m.s. Canada, Knudsen, ank. Gøteborg 5.6. hjg.  
 m.s. Canadian Reefer afg. Tel-Aviv 26.5. til Valencia.  
 s.s. Carmen ank. Kemi 31.5. p. R. t. Calais.  
 s.s. Caroline Mærsk afg. New York 27.5.  
 s.s. Charkow ank. Antwerpen 6.6.  
 s.s. Chastine Mærsk afg. Christobal 27.4.  
 m.s. Chilean afg. Dakar 25.5. til Santos.  
 m.s. Chile, Larsen, pass. Cape of Good Hope p. R. t. Free-mantle 24.6. udg.  
 m.s. Chr. Holm ank. Le Havre 10.6.  
 s.s. Chr. J. Kampmann ank. Port Alfred 31.5.  
 m.s. Chr. Sass, Clausen, afg. Montevideo 28.5. til Santos.  
 s.s. Christiansborg ank. Santa Cruz 31.5.  
 s.s. Cimbria, Lund, afg. Gdynia 3.6. til Antwerp.



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7.6.30

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	478,75	AMSTERDAM.....	254,75
BERLIN.....	191,90	STOCKHOLM.....	115,50
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,50	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,20	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,35	WARSAWA.....	90,50

s.s. *Clara*, Jensen, ank. Bordeaux 2.6.  
 s.s. *Clara Clausen* afg. Kolding 31.5. til Flensburg.  
 m.s. *Columbia*, Bronér, pass. Panama Kanal 20.5.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Bordeaux 9.5.  
 s.s. *Cyrril*, Duhn, ank. St. Johns Nfl. 6.6.

## D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 1.6. til Bremen.  
 s.s. *Dagmar* ank. London 6.6.  
 s.s. *Dagmar* pass. Hør. 29.5. p. R. t. St. Louis.  
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Gdynia 5.6.  
 m.s. *Danmark* afg. Hamburg 2.6. til Bermuda.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, ank. Yokoham 5.6. udg.  
 s.s. *Delaware* afg. New Orleans 2.6. til Norfolk.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. New York 26.5.  
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Kbhvn. 25.5. til Arkangelsk.  
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Danzig 27.5.  
 s.s. *Egholm* ank. Kbhvn. 3.6.  
 m.s. *Egyptian Reefer* pass Kan. Øer 28.5. p. R. t. Le Havre.  
 s.s. *Eleonora Mærsk* afg. Tuxpam 30.5.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. St. Johns Nfl. 6.6.  
 s.s. *Elisabeth* pass. Flamborough Hd. 28.5. p. R. t. Burntisland.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Bordeaux 30.5.  
 s.s. *Ellen* afg. Walkom 30.5.  
 s.s. *Ellensborg* afg. Immingham 5.6.  
 s.s. *Else* afg. Immingham 31.5. til Luleå.  
 s.s. *Emanuel* passeret Skagen 2.6. p. R. t. Gugwash Nova Scotia.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Frederikshavn 26.4.  
 s.s. *Emma Mærsk* afg. Las Piedras 31.5.  
 s.s. *Energi* ank. Svendborg 31.5.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Stettin 4.6.  
 s.s. *Enigheden* oplagt.  
 s.s. *Erik Boye* afg. New York 26.5. til Puerto Tarafa.  
 s.s. *Erindring* oplagt.  
 s.s. *Erna* pass. Ushant 29.5. p. R. t. Barcelona.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 28.5.  
 s.s. *Ester* afg. Kbhvn. 30.5. til Danzig.  
 s.s. *Estland*, Hartz Rasmussen, ank. Dakar 2.6.  
 s.s. *Estrid* ank. London 28.5.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. San Francisco til Vancouver 3.6. udg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, afg. Immingham 3.6.  
 msk. *Fano Lilleø* Skibsværft.  
 s.s. *Finland* pass. Spurn Hd. 1.6. for udg.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Göteborg 6.6. til Antwerp.  
 s.s. *Flynderborg* afg. Casablanca 3.6.  
 s.s. *Frankrig* ank. Danzig 31.5.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Aalborg 4.6.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Archangel 2.6.  
 s.s. *Freya* afg. Kbhvn. 27.5. til Danzig.  
 s.s. *Frida* ank. New York 27.5.  
 s.s. *Frode* afg. Neufahrwasser 5.6. til Aalborg.  
 s.s. *Fylla* afg. Liverpool 1.6. til Sundsvall.

## G

s.s. *Georgia* afg. Gdynia 23. til Santos.  
 s.s. *Gerd* afg. Harlingen 27.5. til Barcelona.  
 s.s. *Gerda Toft* ventes ank. Halifax 12.6.  
 s.s. *Gerda* dokker hos B. & W.  
 s.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 16.5.  
 s.s. *Gorm* afg. Santos 24.5. til Madeira.  
 s.s. *Grete* afg. Aalborg Værft 7.6. til Kemi.  
 s.s. *Grete Mærsk* afg. Los Angeles 31.5.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Middlesbrough 4.6.  
 s.s. *Gudrun* afg. Korsør 1.6. til Helsingør.  
 s.s. *Gudrun Mærsk* afg. Casablanca 25.5.  
 s.s. *Gunhild* ank. Belfast 26.5.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Bridgeport 26.5.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 11.5. til Bangkok.  
 s.s. *Gyda* pass. Gibraltar 28.5. p. R. t. Tel Aviv.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kalundborg 2.6.  
 s.s. *Halldan* afg. Dunkirk 5.6. til Middelfart og Kbhvn.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Manchester 1.6.  
 s.s. *Hanne* pass. Hammershus 31.5. p. R. t. Memel.  
 s.s. *Hans Broge* pass. Gibraltar 26.5. p. R. t. Kalundborg.

s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 7.6. til Odense.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Aberdeen 17.5.  
 s.s. *Harald* afg. Horsens forv. 7.6. til Gdynia og Danzig.  
 s.s. *Harriet* afg. Tunis 31.5. til Valencia.  
 s.s. *Helene* ank. Topilla 27.5. p. R. t. Varjakka.  
 s.s. *Helga* afg. Tocopilla 30.5. til Habana.  
 m.s. *Helvig* ank. London 1.6.  
 s.s. *Henry Tegner* afg. Garston 1.6. til Methil.  
 m.s. *Herdis* afg. Terneuzen 27.5. til Malaga.  
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 26.5. til Barcelona.  
 s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 5.6.  
 s.s. *Holland* afg. Vlissingen 1.6. til Bremen.  
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 4.5.  
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. Norfolk 29.5.

## I

m.s. *India*, Krarup, afg. Göteborg til Antwerpen 6.6. udg.  
 s.s. *Inga*, Holm, ank. Rouen 3.6.  
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Göteborg 24.5.  
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Antwerpen 30.5.  
 s.s. *Inger Toft* ank. Bordeaux 3.6.  
 s.s. *Inger* ank. Dakar 26.5. til Rotterdam.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, ank. Bordeaux 30.5.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Antwerp 5.6.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 5.6. til Danzig.  
 s.s. *Ivar* afg. Baltimore 28.4. i Timecharter.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* afg. Riga 7.6. til Liepaja og Memel.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Gdynia 30.5.  
 s.s. *Jane Mærsk* afg. Tampico 12.5.  
 m.s. *Jana*, Juul Christensen, afg. Bangkok til Singapore 5.6.  
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 29.5. p. R. t. Liverpool.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Paramaribo 24.5.  
 s.s. *Johanne* afg. Wiborg 31.5. til Kotka.  
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Safi 25.5.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 7.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* pass. Gibraltar 30.5. p. R. t. Barcelona  
 s.s. *Juliane* afg. Leith 1.6. til Bo'ness.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Marseilles til Port Said 6.6. udg.  
 s.s. *Jutta* pass. Finnisterre 30.5. p. R. t. Marocco.  
 s.s. *Jytte* afg. Lybæk 23.5. til Wiborg.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 2.6.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Lake Charles 3.6.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. New York 30.5.  
 s.s. *Karen* pass. Skagen 28.5. p. R. t. Stensgate.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Gdynia 31.5.  
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 31.5. p. R. t. Bristol.  
 s.s. *Katholm* afg. Frederikshavn 5.6. til Danzig.  
 s.s. *Katrine Mærsk* afg. Baton Rouge 26.5.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Emden 31.5. til Riga.  
 s.s. *Kentucky* ank. Miami 28.5.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Colombo til Aden 1.6. hjg.  
 s.s. *Kirsten* afg. Hull 23.5. til Horten.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Reykjavik 5.5.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, ank. Nykøbing S. 3.6.  
 s.s. *Knud* ank. Kbhvn. 6.6.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Ruteart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Immingham 2.6. til Esbjerg.  
 s.s. *Knut* afg. Zeebrügge 30.5. til Aalborg.  
 s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* ank. New York 31.5.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Colombo til Penang 3.6. udg.  
 s.s. *Lars Kruse* pass. Las Palmas 23.5.  
 s.s. *Laura* pass. Finnisterre 30.5. p. R. t. London.  
 s.s. *Laura Mærsk* ank. Manila 18.5.  
 s.s. *Leise Mærsk* afg. Puerto Cabello 29.5.  
 s.s. *Lexa Mærsk* afg. Copenhagen 27.5.  
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Santander 1.6.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. New York 2.6.  
 s.s. *Lillian* afg. Bristol 1.6. til Marocco.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Liverpool 4.6.  
 s.s. *Lily* pass. Smalls 28.5.  
 s.s. *Linda* afg. Liverpool 31.5. til Terneuzen  
 s.s. *London Hansen*, ank. Kbhvn. 5.6.  
 s.s. *Lotta* afg. Aalborg Værft 2.6. til Sörnäs.  
 s.s. *Lotte* pass. Lizard 24.5. p. R. t. Helsingfors.  
 m.s. *Louisiana* ank. Kbhvn. 4.6.  
 s.s. *Lundby* ank. forv. Montreal 6.6.  
 s.s. *Lynæs* pass. Høltenu 4.6.

## M

s.s. *Magnus* afg. Tallinn 5.6. til Riga og Kbhvn.  
 s.s. *Maja* afg. Immingham 1.6. til Stettin.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Antwerpen 2.6. hjg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Barbados 27.5.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Baltimore 2.6.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Washington 2.6. til Baltimore.  
 s.s. *Margrete* afg. Gdynia 30.5. til Uleåborg.  
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 5.6.  
 s.s. *Marianne* ank. Härnösand 30.5.  
 s.s. *Maria* ank. Helsingør 30.5. p. R. t. Terneuzen.

m.s. *Marie Mærsk* afg. New York 26.5.  
 s.s. *Marie Toft* afg. Les Faleises 2.6.  
 s.s. *Marit Mærsk* ank. Liverpool 2.6.  
 s.s. *Marna* afg. Cristobal 27.5. sydg.  
 m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 2.6. til Casablanca.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Cadez 31.5.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Cannes 26.5.  
 s.s. *Marz* afg. Gdynia 30.5. til Ghent.  
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 6.6. til River Plate.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Høyanger 2.6.  
 m.s. *Meonia*, Frederiksen, afg. Middlesbrough til Antwerpen 6.6. udg.  
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 23.5.  
 s.s. *Mette* afg. Ardrossan 12.5. til Island.  
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Hongkong 12.5.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 6.6.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.  
 s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Danzig 4.6.  
 s.s. *Najaden* afg. Haukipudas 30.5. til Gravesend.  
 s.s. *Nancy* afg. Tonny 31.5. til Bayonne.  
 s.s. *Navada* afg. BuenosAires 1.6. til Santos.  
 s.s. *Nerma* ank. Dakar 29.5. p. R. t. Rotterdam  
 s.s. *Nicoline Mærsk* afg. Cochín 15.5.  
 s.s. *Niel Mærsk* afg. Shanghai 2.6.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Klaksvig 30.5.  
 s.s. *Niobe* ank. Aviles 30.5. p. R. t. Bordeaux via Musel.  
 s.s. *Norco* ank. London 26.5.  
 m.s. *Nordbo* ank. Yokohama 21.5.  
 s.s. *Nordborg* ank. Casablanca 2.6.  
 s.s. *Nordby* afg. London 2.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Norden* afg. San Francisco 21.5. til New York.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Jacksonville 1.6. til New York.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Nakskov 8.5. til Eftersyn.  
 m.s. *Nordhval* afg. Osaka 26.5. til Vancouver.  
 m.s. *Nordkap* afg. Baltimore 22.5. til Rio.  
 s.s. *Nordlys* afg. Pensacola 20.5. til Mackenzie (Guyana).  
 m.s. *Nordpol* ank. Yokohama 28.5.  
 m.s. *Nordvest* afg. New York 24.5. til New Orleans.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Progreso 5.6.

## O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 6.6.  
 s.s. *Olga* ank. Cork 29.5.  
 m.s. *Olga S.* ank. Alexandria 28.5.  
 s.s. *Olaf* afg. Sydney 30.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Burntisland 23.5.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Barbados 1.6.  
 m.s. *Oregon* afg. Kbhvn. 20.5. til River Plate.  
 s.s. *Orion* ank. New York 25.5.  
 s.s. *Oslo, Petersen*, afg. Kalundborg 2.6. til Grangemouth.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Rotterdam 27.5.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Sydney 27.5.

## P

s.s. *P. N. Damm* pass. Dover 23.5.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Suez til Jeddah 4.6. udg.  
 s.s. *Paris Larsen* ank. Karlskrona 29.5.  
 s.s. *Paula* pass. Kbhvn. 31.5. p. R. t. Preston.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Portland til Yokohama 4.6. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 s.s. *Peter Mærsk* afg. Hongkong 31.5.  
 s.s. *Polly* ank. Wasklot 30.5.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Danzig 3.6. til London.

## R

s.s. *Randa* afg. Gravesend 1.6. til Leith.  
 s.s. *Riga* i Dok i København.  
 m.s. *Ragnhild* pass. Southend 23.5. p. R. t. Philadelphia.  
 s.s. *Rigmor* ank. Kiel 29.5.  
 s.s. *Rikke* ank. Danzig 31.5.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Gdynia 29.5.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 7.6. til Hamburg.  
 s.s. *Robert* ank. Aberdeen 28.5.  
 s.s. *Robert Mærsk* afg. Port Said 12.5.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Casablanca 3.6.  
 msk. *Romo* Lilleø Skibsværft.

## S

s.s. *Saga* afg. Drammen forv. 6.6. til Kolding og Kbhvn.  
 s.s. *Sally Mærsk* ank. Frederikshavn 22.5.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Philadelphia 15.5.

s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Aabenraa 3.6.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Danzig 5.6.  
 s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 7.6. til Dunkirk.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. St. Johns N.F. 26.5.  
 m.s. *Selandia*, Vøring, afg. Aden til Suez 6.6. hjg.  
 s.s. *Selma* pass. Gibraltar 28.5. p. R. t. London.  
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 29.5. p. R. t. Arica.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Ushant p. R. t. Las Palmas 5.6. udg.  
 s.s. *Sicilien* i Dok i Helsingør 3.6—ca.13.6.  
 s.s. *Signe* solgt til Italien.  
 s.s. *Sigrid* pass. Dungeness 2.6. østg.  
 s.s. *Sigrun* afg. Antwerpen forv. 6.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Bordeaux 2.6.  
 s.s. *Skaane*, Kyhu, ank. La Rochette 29.5.  
 s.s. *Skagen* ank. Le Havre 6.6.  
 s.s. *Skagerak* afg. Dieppe 27.5.  
 s.s. *Skandia* afg. London 2.6. til Ray Town.  
 s.s. *Skjold* afg. Bordeaux forv. 8.6. til La Pallice.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Gdynia 5.6.  
 s.s. *Steipner* afg. Kbhvn. 7.6. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Balboa 2.6.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Reykjavik 24.5.  
 s.s. *Sophie* afg. Keni 26.5.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 6.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 20.5.  
 s.s. *Stella* afg. Korsør 2.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Stensby* afg. Galveston 3.6. til Cornerbrook, Dalhousie og Montreal.  
 m.s. *Stjerneborg* ank. New York 4.6.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt afg. Danzig 3.6. til Grangemouth.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Tarragona 2.6.  
 s.s. *Svanhild* afg. Boston 6.6. til Portland, Me.  
 s.s. *Svanholm* ank. Odense 6.6.  
 s.s. *Svava* afg. Middelfart 3.6. til Antwerpen.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Philadelphia 1.6. til Gesle.  
 s.s. *Soborg* afg. Danzig 6.6.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Danzig forv. 7.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Newcastle Nsw. 28.5.  
 s.s. *Tanja* ank. Gandia 31.5. p. R. t. Valencia.  
 m.s. *Tasmanien*, Røder, pass. Sect. Helena 29.5.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. 6.6. fra Aalborg til Memel.  
 s.s. *Tekla* afg. Casablanca 23.5. til Huelva.  
 s.s. *Tennessee* afg. New York 24.5. til Oslo.  
 s.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 1.6.  
 s.s. *Tomsk* ank. Horsens 4.6.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prins of Aka 29.5.  
 s.s. *Transporter* ank. Methil 2.6.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. London 7.6. til Seaham.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 6.6. til Stettin.  
 m.s. *Tureby* ank. forv. Rio de Janeiro 12.6.  
 s.s. *Tula* ank. Alexandria 5.6.  
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 1.6.

## U

s.s. *Uffe* afg. Swansea 5.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulla* afg. Santos 30.5. p. R. t. St. John N.B.  
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Fair Is. 2.6.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Moji 29.5.

## V

s.s. *Valborg* ank. Oran 26.5.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Goole 3.6. til Struer.  
 s.s. *Venus* afg. Sagua 29.5. til New York.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Antwerp 21.5.  
 s.s. *Viborg* afg. Narvik 3.6.  
 s.s. *Viola* pass. Gibraltar 29.5. p. R. t. London & Hull.  
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 20.5. til River Plate.  
 s.s. *Vitus* s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Vancouver 4.6.  
 s.s. *Willh. Colding* ank. Kbhvn. 25.5.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, ank. London 2.6.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 6.6. til Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Partington 2.6.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGF

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 - KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmølid"  
Amaliegade 38**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S**  
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterInnehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855 Telefon: Central 687

**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDE  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

Weioliin Skibsfarver

**AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**O. SWANLJUNG**

Etableret 1903

**BRAHESTAD** (Lapaluoto, Roska, Siniluoto FINLAND  
& Kalajokki-Rahja)

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-  
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams: **RÖTTERDÄM** Telephone: 24880 (8 lines)  
Vinkco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA — Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 8. Juni 1939.

Nr. 23.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarl. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 13, København K.

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

## I. Østersøen.

1707. (T). Sverige S.-Kyst. Ystad E. Bombekastnings- og Skydeøvelser.  
(U. f. s. Nr. 22/1573. Stockholm 1939.)  
Bombekastnings- og Skydeøvelser vil i Tiden fra 1. Juni til 31. August d. A. blive afholdt indenfor et Omraade, der begrænses, som følger:  
Mod Øst: Meridianen 14° 10' E.  
— Syd: Breddeparallelle 55° 18' N.  
— Vest: Meridianen 13° 53' E.  
— Nord: Kysten.
1708. (T). Finland. Skärgårdshavet. Åland. Koksna Baake midlertidig forandret.  
(U. f. s. Nr. 15/526. Helsingfors 1939.)  
Koksna Baake paa 60° 28' 03" N. 19° 56' 23" E. er i Opmaalingsøjemed midlertidig forandret saaledes, at dens mod NW. vendende Sides røde Midterdel er dækket af en hvid Plade og paa Baakens Top er anbragt en rød, firkantet Plade. Desuden er der paa Baakens N.-Side anbragt en hvid, firkantet Plade.
1709. (T). Finland. Skärgårdshavet. Åbo—Mariehamn. Luftfyr slukket.  
(U. f. s. Nr. 15/528. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Luftfyr er slukket i Tiden fra 1. Juni til 15. Juli d. A.:  
Åbo c. 60° 27' N. 22° 11' E. Iniö c. 60° 21' N. 21° 28' E. Kumlinge c. 60° 15' N. 20° 47' E. Mariehamn c. 60° 08' N. 19° 56' E.
1710. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr slukket.  
(U. f. s. Nr. 15/529. Helsingfors 1939.)  
Lehmäsaari Fyr paa c. 60° 14' N. 21° 57' E. er slukket for Sommeren.
1711. Finland. Finske Bugt. Porkkala—Kallbåda Fyr S. Grund.  
(U. f. s. Nr. 15/522. Helsingfors 1939.)  
En Grund med 8,9 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa 59° 50' 53" N. 24° 20' 25" E.  
(Kort Nr. 183.)

## 1712. Estland. Riga Bugt. Kuressaare Red. Sømærker udlagt.

(N. t. M. Nr. 3/17. Tallinn 1939.)

Nedennævnte Sømærker er udlagt, som følger:

1. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  
58° 11',<sub>2</sub> N. 22° 25',<sub>7</sub> E.
2. do. do. 58° 12',<sub>48</sub> N. 22° 25',<sub>62</sub> E.
3. do. do. 58° 12',<sub>62</sub> N. 22° 25' E.
4. do. do. 58° 13',<sub>65</sub> N. 22° 27',<sub>45</sub> E.
5. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa  
58° 11',<sub>2</sub> N. 22° 27',<sub>2</sub> E.
6. do. do. 58° 12',<sub>5</sub> N. 22° 25',<sub>4</sub> E.
7. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  
58° 12',<sub>83</sub> N. 22° 26',<sub>9</sub> E.
8. do. do. 58° 12',<sub>98</sub> N. 22° 27' E.
9. do. do. 58° 13',<sub>87</sub> N. 22° 27',<sub>32</sub> E.
10. do. do. 58° 13',<sub>45</sub> N. 22° 27',<sub>5</sub> E.
11. do. do. 58° 13',<sub>28</sub> N. 22° 27',<sub>46</sub> E.
12. do. do. 58° 14',<sub>1</sub> N. 22° 27',<sub>7</sub> E.
13. do. do. 58° 14',<sub>46</sub> N. 22° 28',<sub>18</sub> E.
14. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  
58° 12',<sub>1</sub> N. 22° 25',<sub>2</sub> E.
15. do. do. 58° 12',<sub>2</sub> N. 22° 25',<sub>45</sub> E.
16. do. do. 58° 13' N. 22° 26',<sub>85</sub> E.
17. do. do. 58° 13',<sub>32</sub> N. 22° 27',<sub>2</sub> E.
18. do. do. 58° 13',<sub>5</sub> N. 22° 27',<sub>25</sub> E.
19. do. do. 58° 13',<sub>7</sub> N. 22° 27',<sub>25</sub> E.
20. do. do. 58° 13',<sub>9</sub> N. 22° 27',<sub>25</sub> E.
21. do. do. 58° 14',<sub>2</sub> N. 22° 27',<sub>6</sub> E.
22. do. do. 58° 14',<sub>32</sub> N. 22° 27',<sub>7</sub> E.
23. do. do. 58° 14',<sub>55</sub> N. 22° 28',<sub>01</sub> E.

(Kort Nr. 182.)

## 1713. Estland. Riga Bugt. Kuressaare Red. Ny Ledelinie oprettet.

(N. t. M. Nr. 3/18. Tallinn 1939.)

En ny Ledelinie, kaldet *Loode*, er oprettet, som følger:

- Forpunkt. En stor, hvidmalet Sten i Vandet nær Kysten paa 58° 13',<sub>05</sub> N. 22° 26',<sub>12</sub> E.
- Bagbaake. En hvidmalet, pyramideformet Baake med hvid Diamant 500 m 341° fra Forbaaken.
- Baakerne er overet i Pejling 341°.

(Kort Nr. 182.)

## 1714. Danzigomraadet. Danzig Bugt. Neufahrwasser. Oplysning om Lys- og Klokketønde.

(N. f. S. Nr. 22/2303. Berlin 1939.)

Lys- og Klokketønden *Neufahrwasser*, der nu viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 11,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 5,<sub>0</sub><sup>s</sup>, er atter udlagt paa Station paa c. 54° 26' N. 18° 39' E.

(Kort Nr. 181.)

## 1715. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sassnitz. Sømærker midlertidig udlagt.

(N. f. S. Nr. 22/2305. Berlin 1939.)

En Del mindre Stager er for Sommermaanederne udlagt S. for *Seebrücke*.

Stagerne vil uden nærmere Meddelelse atter blive inddraget i Løbet af Efteraaret 1939.

c. 54° 30' N. 13° 39' E.

## 1716. (T). Tyskland. Warnemünde NW. Vrag. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 22/2224. Berlin 1939.)

Vraget af en Motorbaad, hvorover mindste Dybde er 10 m, ligger sunket i 14 m Vand paa c.  $54^{\circ} 13',_0$  N.  $12^{\circ} 02',_9$  E., c.  $2\frac{1}{2}$  Sm NW. for Havneindløbet.

Bjergningsarbejder vil snarest blive paabegyndt, og man skal passere Bjergningsfartøjerne med Forsigtighed og i god Afstand.

(Se Tillæg.)

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

## 1717. Sverige. Sundet. Indløbet til Mølle Havn. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 22/1530. Stockholm 1939.)

Den røde Stage med nedadvendt Kost paa  $56^{\circ} 17',_{02}$  N.  $12^{\circ} 29',_{40}$  E. er inddraget og erstattet med en sort Stage med Ballon, som er udlagt paa  $56^{\circ} 17',_{05}$  N.  $12^{\circ} 29',_{10}$  E.

(E. f. S. Nr. 10/723 1939. Kort Nr. 131, 130, 102, 125 og 100. Danske Lods, Side 245.)

## 1718. (T). Sverige. Sundet. Landskrona. Klokketønde og Lystønder inddrages midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 22/1681. Stockholm 1939.)

1. Klokketønden *Larvarabben* paa c.  $55^{\circ} 51',_8$  N.  $12^{\circ} 45',_8$  E. er inddraget for et Tidsrum af c. 14 Dage.

2. Umiddelbart efter at den i (1) nævnte Klokketønde er genudlagt paa Station inddrages Lystønderne *Pillaken*, c.  $55^{\circ} 52',_6$  N.  $12^{\circ} 47',_3$  E., og *Norra Haken*, c.  $55^{\circ} 52',_2$  N.  $12^{\circ} 47',_7$  E., for et Tidsrum af c. 14 Dage.

## 1719. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 1. Juni d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 5,7 m i Midten af Renden og 5,4 m i W.-Siden af Renden.

c.  $54^{\circ} 52'$  N.  $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$  E.

(E. f. S. Nr. 19/1416 1939.)

## 1720. Danmark. Store-Bælt. Smørstakke Løb. Sømærkers Plads. Oplysning om Dybde.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 19/1462 1939 meddeles:

1. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Smørstakken S.*, ligger i 8,0 m Vand paa  $55^{\circ} 08' 26''$  N.  $10^{\circ} 53' 30''$  E.

2. Lystønden *Smørstakken* ligger i 11,5 m Vand paa  $55^{\circ} 08' 15''$  N.  $10^{\circ} 53' 30''$  E.

3. Det i Søkortet viste tørre Land paa den S.-ligste Del af *Smørstakken* eksisterer ikke mere. Dybden paa det nævnte Sted er c. 0,5 m.

(E. f. S. Nr. 19/1462 1939. Kort Nr. 143, 142, 140, 126 og 180. Danske Lods, Side 324. Fyr-Fort. Nr. 393. Søm. Fort. Side 48, Nr. 6 og 7.)

## 1721. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing. Lystønder midlertidig inddraget.

Nedennævnte Lystønder er midlertidig inddraget for Eftersyn:

*Middelgrund* c.  $55^{\circ} 01'$  N.  $10^{\circ} 41'$  E. *Rudkøbing Løb N.* c.  $54^{\circ} 59'$  N.  $10^{\circ} 43'$  E.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1722. Sverige. Kattegat. Instön E. Grund.

(U. f. s. Nr. 22/1531. Stockholm 1939.)

En Stengrund med 1,2 m Vand ved Lavvande (1,7 m ved Middelvandstand) er fundet paa  $57^{\circ} 53',_{73}$  N.  $11^{\circ} 40',_{30}$  E.

**1723. Danmark. Limfjorden. Hals Barre E. Lystøndes Plads.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1632 1939 meddeles, at den deri omtalte rødmalede Lystønde mærket *H. B. E.* ligger i 7,1 m Vand paa  $56^{\circ} 57' 41''$  N.  $10^{\circ} 23' 25''$  E., c. 190 m NNE. for Klokketønden *Hals*.

(E. f. S. Nr. 21/1632 1939. Kort Nr. 106, 104, 101, 102 og 100. Danske Lods, Side 144 og 488. Fyr-Fort. Nr. 630 A. Søm.-Fort., Side 65, Nr. 14 a.)

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1724. Norge. Mefjordingen. Sømærke flyttet og forandret.**

(K. f. F. Nr. 9. Oslo 1939.)

Den sort- og rødmalede Stage paa 5 m Båen *Mefjordingen* paa  $68^{\circ} 59' 52''$  N.  $16^{\circ} 41' 18''$  E. er flyttet til Kanten af Grunden SE. for Båen og ombyttet med en rød Stage.

**1725. Norge. Tjeldsund. Staksvollholmen Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 9. Oslo 1939.)

*Staksvollholmen* Fyr paa c.  $68^{\circ} 33',4$  N.  $16^{\circ} 14',5$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Rødt i Pejl. fra $266^{\circ}$ til $275^{\circ}$ . | 4. Rødt i Pejl. fra $18^{\circ}$ til $30^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $275^{\circ}$ - $324^{\circ}$ .        | 5. Hvidt i — - $30^{\circ}$ - $35^{\circ}$ .        |
| 3. Grønt i — - $324^{\circ}$ - $18^{\circ}$ .         | 6. Grønt i — - $35^{\circ}$ - $44^{\circ}$ .        |
- Iøvrigt uforandret.

**1726. Norge. Lofoten. Vedløysa Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 9. Oslo 1939.)

*Vedløysa* Fyr paa c.  $68^{\circ} 18',4$  N.  $13^{\circ} 47',9$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1.—3. Som før.   | 6. Rødt i Pejl. fra $120^{\circ}$ til $141^{\circ}$ . |
| 4. Grønt i Pejl. fra $352^{\circ}$ til $118^{\circ}$ . | 7. Grønt i — - $141^{\circ}$ - $166^{\circ}$ .        |
| 5. Hvidt i — - $118^{\circ}$ - $120^{\circ}$ .         |   |
- Iøvrigt uforandret.

**1727. Norge. Lofoten. Nesjeøyene Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 9. Oslo 1939.)

*Nesjeøyene* Fyr paa c.  $68^{\circ} 18',3$  N.  $13^{\circ} 45',8$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra $75^{\circ}$ til $161^{\circ}$ . | 3. Hvidt i Pejl. fra $219^{\circ}$ til $222^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $161^{\circ}$ - $219^{\circ}$ .         | 4. Grønt i — - $222^{\circ}$ - $240^{\circ}$ .         |
- Iøvrigt uforandret.

**1728. Norge. Møre og Romsdal. Ørstenfjorden. Steinnes N. Grund.**

(E. f. S. Nr. 10/543. Oslo 1939.)

En Grund med 5,6 m Vand er fundet paa  $62^{\circ} 13' 53''$  N.  $5^{\circ} 58' 29''$  E., 90 m 354° fra Jernstangen ved *Steinnes* ved Indløbet til *Ørstenfjorden*.

(E. f. S. Nr. 20/1513 1938.)

**1729. Norge. Hordaland. Hardangerfjorden. Grund.**

(E. f. S. Nr. 10/592. Oslo 1939.)

En Grund med 4,1 m Vand er fundet paa c.  $60^{\circ} 11',5$  N.  $6^{\circ} 34',2$  E., 280 m  $151^{\circ}$  fra S.-Spidsen af *Utstenen*. Farvandet mellem denne Grund og *Utstenen* er ufarbar.

**1730. Danmark. Horns Rev. Ringkøbing Dyb. Advarsel mod Besejling.**

Da Dybdeforholdene i *Ringkøbing Dyb* ikke kan paaregnes at være konstante, og Afmærkningen saaledes ikke giver nogen sikker Vejledning, advares Fartøjer, der ikke er lokalt kendt, mod at besejle Dybet.

c.  $55^{\circ} 31'$  N.  $8^{\circ} 00'$  E.

(Danske Lods, Side 106.)

**1731. (T). Tyskland. Helgoland Bugt. Tønder midlertidig udlagt.**

(N. f. S. Nr. 22/2238. Berlin 1939.)

I Tiden indtil c. 30. August d. A. er paa nedennævnte Pladser midlertidig udlagt røde og hvide, vandret stribede Lystønder, der viser hvidt, fast Lys, eller røde og hvide, vandret stribede Spidstønder:

a. 54° 13' 51" N. 7° 51' 22" E.	h. 54° 14' 16" N. 7° 49' 02" E.
b. 54° 12' 08" N. 7° 50' 53" E.	i. 54° 13' 02" N. 7° 51' 18" E.
c. 54° 10' 50" N. 7° 51' 38" E.	k. 54° 09' 00" N. 7° 57' 15" E.
d. 54° 09' 47" N. 7° 55' 05" E.	l. 54° 15' 56" N. 7° 46' 12" E.
e. 54° 12' 00" N. 7° 56' 02" E.	m. 54° 14' 08" N. 8° 00' 00" E.
f. 54° 13' 12" N. 7° 54' 23" E.	n. 54° 07' 18" N. 8° 00' 00" E.
g. 54° 12' 36" N. 7° 54' 11" E.	o. 54° 08' 21" N. 7° 46' 00" E.

Det er forbudt at passere, ankre eller fiske indenfor en Afstand af 150 m fra Tønderne.

Tønderne vil blive inddraget uden nærmere Meddelelse.

**1732. (P). Holland. Noord Hinder Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(B. a. Z. Nr. 123/1582. 's-Gravenhage 1939.)

Den 22. Juni d. A. ombyttes Fyrskibet *Noord Hinder* paa c. 51° 39' N. 2° 34' E. for et Tidsrum af et Par Uger midlertidig med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde mærket „N. Hinder“, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 5<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>.

**1733. England. Themsen. Forbudt Ankerplads.**

(N. t. M. Nr. 1195. London 1939.)

Ankring er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses, som følger:

Mod Vest: En Linie fra et Punkt 0,24 Sm 293° fra *Scar's Elbow* Fyr, der er beliggende paa 51° 30' (20") N. 0° 34' (40") E., i Retningen 195° til *Blyth Sand*.

Mod Øst: En Linie fra et Punkt 0,45 Sm 69° fra det ovennævnte Fyr i Retningen 195° til *Blyth Sand*.

**1734. England. Spurn Point Fyrskib genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 1218. London 1939.)

Fyrskibet *Spurn Point* paa c. 53° 34' N. 0° 14' E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 17/1315 1939.)

**1735 (T) England. Sunderland. Uddybning. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 1183. London 1939.)

Indtil Udgangen af 1939 er to Uddybningsmaskiner i Arbejde i Havneindløbet imellem Inder- og Yderpiererne.

Den største Forsigtighed skal udvises under Indsejling til eller Udsejling fra Haven og betids Advarsel skal gives med Sirene, da Uddybningsmaskinerne har Sidekæder tværs over Løbet.

Det er forbudt at ankre i Nærheden af Uddybningsmaskinerne.

c. 54° 55' N. 1° 21' W.

**1736. (T). England. Tyne og Blyth Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 1174. London 1939.)

Et større Antal Fiskerfartøjer vil i Tiden indtil 31. August d. A. fiske med Drivnet om Natten mellem *Blyth* c. 55° 07' N. 1° 29' W. og *Souter Point* c. 54° 58' N. 1° 22' W. fra c. ½ Sm til 5 Sm fra Land. Nettetens Længde er mellem c. 450 og 550 m.

Alle Skibe, der efter Solnedgang anduver eller forlader *Tyne* og *Blyth*, skal holde skarpt Udkig for at undgaa at beskadige ovennævnte Net.

**1737. Skotland. Firth of Forth. Bass Rock W. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1175. London 1939.)

En Grund med 11,9 m Vand er fundet paa 56° 04' (30") N. 2° 39' (00") W., 0,32 Sm 277° fra *Bass Rock* Fyr.

(Kort Nr. 81.)

1738. Skotland. Firth of Forth. Granton Harbour. Taagesignal forandret. Skorstene nedrevet.  
(N. t. M. Nr. 1161. London 1939.)
1. Ved Fyret paa Yderenden af *Western Wharf* paa c. 55° 59' N. 3° 13' W. er oprettet et Taagesignal med Sirene, To-Stød hver 30<sup>s</sup>.
  2. Taagesignalet ved Fyret paa Hovedet af E.-lige Bølgebryder er nedlagt.
  3. Nedennævnte Skorstene er nedrevet:
 

a. 26,2 m	Skorstenen	c. 0,5 Sm	234°	fra det i (1) nævnte Fyr.
b. 21,3 m	—	c. 0,52 Sm	227°	- — — —
c. 31,5 m	—	c. 0,47 Sm	218°	- — — —

 (Kort Nr. 91.)
1739. Skotland. Cromarty Firth. Undervandshindringer fjernet.  
(N. t. M. Nr. 1162. London 1939.)  
Undervandshindringerne W. for *Tarbat Ness* Fyr er fjernet.  
*Tarbat Ness* Fyr: c. 57° 52' N. 3° 46' W.  
(E. f. S. Nr. 33/2436 1938.)
1740. (T). Skotland E.-Kyst. Cromarty Firth. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 1207. London 1939.)  
Vragfyret paa c. 57° 41' N. 4° 05' W., paa Vraget c. 0,7 Sm SW. for Baake No. 2, er for Tiden slukket. En Fyrflaade, der viser samme Fyrkarakter er midlertidig udlagt tæt ved Vraget.

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1741. Frankrig. Perros-Guirec (Passe de l'Est). Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 20/1462. Paris 1939.)  
Baaken *La Durante* paa c. 48° 49',3 N. 3° 34',0 W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 5/352 1936.)
1742. England W.-Kyst. Bristol Channel. Monkstone SW. Undervandshindring.  
(N. t. M. Nr. 1186. London 1939.)  
En Undervandshindring, hvorover mindste Dybde er 7,0 m, ligger paa c. 51° 24' N. 3° 08' W., 1,41 Sm 235° fra *Monkstone* Fyr.
1743. England W.-Kyst. Bristol Channel. Monkstone NE. Skær.  
(N. t. M. Nr. 1219. London 1939.)  
Et Skær med 7,3 m Vand er fundet paa 51° 26' (30") N. 3° 01' (00") W., 3,53 Sm 61° fra *Monkstone* Fyr.
1744. (P). England W.-Kyst. Solway Firth. Maryport. Oplysning om Fyr. Advarsol.  
(N. t. M. Nr. 1184. London 1939.)  
Omkring den 1. Juni d. A. sker følgende Forandringer i Fyrbelysningen ved *Maryport*:
1. Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af S.-Pieren nedlægges.
  2. c. 60 m ud for Yderenden af S.-Pieren vil paa en Duc d'Albe blive tændt et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>.  
Under Opførelsen af ovennævnte Duc d'Albe vil Stedet om Dagen blive afmærket med et rødt Flag og om Natten med 2 røde Lanterner, lodret for hinanden.
  3. Søfarende advares mod at gaa E. om den i (2) nævnte Duc d'Albe.  
c. 54° 43' N. 3° 31' W.
1745. (T). Irland S.-Kyst. Kenmare Floden. Bull Rock. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
(N. t. M. Nr. 1203. London 1939.)  
Taagesignalet ved *Bull Rock* Fyr paa c. 51° 36' N. 10° 18' W. vil fra den 12. Juni d. A. midlertidig blive sat ud af Virksomhed.

1746. Irland E.-Kyst. Highland Rock. Lys- og Fløjtefælde genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 1187. London 1939.)  
Lys- og Fløjtefælden paa c.  $54^{\circ} 57' N.$   $5^{\circ} 43' W.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 18/1365 1939.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1747. (P). Frankrig. Chenal du Four (Chenal de la Hello) Anduvning. Nyt Fyr tændes.

(A. a. N. Nr. 20/1468. Paris 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa Taarnet *Faix* paa c.  $48^{\circ} 25',_8 N.$   $4^{\circ} 53',_9 W.$  et nyt Fyr, der skal vise grønt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ , Lys  $4,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ . Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 6 Sm. Rødt Taarn. Fyret er ubevogtet.

1748. (P). Frankrig. Goulet de Brest. Fyr forandres. Taagesignaler oprettes.

(A. a. N. Nr. 20/1461. Paris 1939.)

1. I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Mengam* Fyr paa c.  $48^{\circ} 20',_3 N.$   $4^{\circ} 34',_6 W.$  til at vise hvidt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver  $12^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 12 Sm for hvidt og 9 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

a. Hvidt i Pejll. fra  $54^{\circ}$  til  $34^{\circ}$ . b. Grønt i Pejll. fra  $34^{\circ}$  til  $54^{\circ}$ .

Fyret er ubevogtet.

2. Ved *Mengam* Fyr oprettes et Taagesignal med Nautofon, Tre-Toner hver  $16^s$ , der afgives i Forbindelse med Taagesignalet med Sirene ved *Petit Minou* Fyr paa c.  $48^{\circ} 20',_2 N.$   $4^{\circ} 36',_9 W.$ , som følger:

*Mengam*: Tone  $1^s$ , Pause  $1^s$ , Tone  $1^s$ , Pause  $1^s$ , Tone  $1^s$ , Pause  $11^s$ .

*Petit Minou*: Stød  $2^s$ , Pause  $42^s$ .

Hele Perioden bliver  $1^m$ .

1749. (P). Frankrig. Brest Rød. Lystønde udlægges.

(A. a. N. Nr. 20/1467. Paris 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid udlægges paa c.  $48^{\circ} 18',_0 N.$   $4^{\circ} 24',_0 W.$  en sortmalet Lystønde, *Béarn*, med cylindrisk Topbetegnelse, og som viser rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver  $9^s$ , Lys  $4,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ .

1750. (T). Portugal. Cabo Carvoeiro. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 1204. London 1939.)

Taagesignalet ved *Cabo Carvoeiro* Fyr paa c.  $39^{\circ} 22' N.$   $9^{\circ} 24' W.$  er for Tiden ude af Virksomhed.

1751. Portugal. Port Setubal. Ledefyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1211. London 1939.)

Ledefyrene paa c.  $38^{\circ} 31' N.$   $8^{\circ} 54' W.$  er permanent nedlagt.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1752. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Apalachoo Bugt. St. Marks Ledefyr forandret.

(N. t. M. Nr. 21/1343. Washington 1939.)

*St. Marks* Bagfyr paa c.  $30^{\circ} 05' N.$   $84^{\circ} 11' W.$  er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $5^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $2^s$ .



- 1753. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bugt. Mobile. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 21/1344. Washington 1939.)  
*Mobile Depot Fyr* paa c. 30° 40' N. 88° 02' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mærke 3,6<sup>s</sup>.
- 1754. Venezuela. Orchilla Island. Forskellige Oplysninger.**  
(N. t. M. Nr. 20/1257. Washington 1939.)  
1. S.-Kysten af *Orchilla Island* strækker sig c. 2 Sm længere S. efter end angivet i Kortet.  
2. *Farallon* eller *Lone Rock* ligger c. 0,5 Sm W. for W.-Spidsen af *Orchilla Island*. c. 11° 49' N. 66° 14' W.  
(E. f. S. Nr. 3/223 1939.)
- 1755. Venezuela. Paria Bugt. Maturin Bar. Lystønde inddraget.**  
(N. t. N. Nr. 20/1258. Washington 1939.)  
Lystønden ved 9,4 m Pullen paa 10° 13' (18") N. 62° 37' (45") W. er permanent inddraget.
- 1756. (T). Fransk Guyana. L'Enfant Perdu Fyr midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1181. London 1939.)  
*L'Enfant Perdu Fyr* paa c. 5° 03' N. 52° 22' W. viser for Tiden hvidt, fast Lys.
- 1757. Cuba. Cabo San Antonio N. Radiotaarn nedrevet.**  
(N. t. M. Nr. 20/1255. Washington 1939.)  
Det gamle Radiotaarn, der i Kortet er angivet at ligge c. 2 Sm NE. for *Cabo San Antonio Fyr*, eksisterer ikke mere.  
c. 21° 54' N. 84° 56' W.
- 1758. Cuba N.-Kyst. Puerto Gibara. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1179. London 1939.)  
Paa E.-Enden af det „T“-formede Hoved af Pieren er paa c. 21° 07' N. 76° 07' W., 0,78 Sm 244° fra *Punta Peregrina Fyr*, tændt et rødt, fast Fyr.
- 1759. Brasilien. Rio Pará. Porto de Belém. Lystønde inddraget.**  
(A. a. N. Nr. IX/38. Rio de Janeiro 1939.)  
Lystønden paa c. 1° 23' S. 48° 29' W., 2,9 Sm 185½° fra *Forte da Barra Fyr*, er permanent inddraget.
- 1760. Brasilien. Porto de Laguna. Tønde udlagt.**  
(A. a. N. Nr. IX/36. Rio de Janeiro 1939.)  
En rød Tønde er udlagt paa c. 28° 32' S. 48° 47' W., 0,68 Sm 284½° fra *Atalaia*.
- 1761. (T). Ecuador. Guayaquil Bugt. Lystønde midlertidig inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1206. London 1939.)  
Lystønden c. 2,0 Sm 56° fra *Amortajada (Santa Clara Island) Fyr* er for Tiden inddraget.  
*Amortajada Fyr*: c. 3° 11' S. 80° 26' W.
- 1762. Mexiko W.-Kyst. Punta Galera Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 19/1206. Washington 1939.)  
*Punta Galera Fyr* paa 15° 57' (45") N. 97° 41' (30") W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink.
- 1763. Mexiko W.-Kyst. Salina Cruz. Fyr tændt. Havn aaben.**  
(N. t. M. Nr. 1178. London 1939.)  
1. Paa Yderenden af E.-lige Bølgebryder er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,8 m. En 3 m høj Fyrpæl.  
2. Paa Yderenden af W.-lige Bølgebryder er tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,8 m. En 3 m høj Fyrpæl.  
3. Havnen er nu aaben.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

## 1764. (P). Frankrig. Marseille. Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 19/1389. Paris 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa Yderdæmningen paa c.  $43^{\circ} 17',8$  N.  $5^{\circ} 21',2$  E. til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mærke  $2,2^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mærke  $7,2^s$ . Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 16 Sm.

Under Forandringen vil Fyret en Nat være erstattet af et rødt, fast Fyr med ringe Lysevne.

## 1765. (T). Malta. Gozo Island. Fyr forandres midlertidigt.

(N. t. M. Nr. 1205. London 1939.)

*Guirdan Hill* Fyr paa c.  $36^{\circ} 04'$  N.  $14^{\circ} 13'$  E. vil fra c. den 15. Juni d. A. midlertidigt blive erstattet med et Fyr, der viser hvidt, fast Lys af varierende Lysevne og er mindre paalideligt.

## 1766. Alger. Bougie. Fyrbelysning forandret. Sejladsforskrift.

(A. a. N. Nr. 19/1393. Paris 1939.)

1. Lystønden paa c.  $36^{\circ} 45',2$  N.  $5^{\circ} 06',2$  E. er permanent inddraget.
2. Paa Hovedet af E.-Molen, ved E.-Siden af Løbet i Forhavnen, er tændt et grønt, fast Fyr. Rød Fyrbaake.
3. Man maa ikke komme det i (2) nævnte Fyr nærmere end 50 m. Skibe, der ikke er stedkendt, skal afvente Lods udenfor Forhavnen.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 1767. (T). Røde Hav W.-Kyst. Mohamed Gul Anduvning. Baake væltet.

(N. t. M. Nr. 1192. London 1939.)

Baaken paa *Abington Reef* paa c.  $20^{\circ} 54'$  N.  $37^{\circ} 27'$  E. er væltet.

## 1768. Røde Hav W.-Kyst. Mohamed Gul Anduvning. Grunde.

(N. t. M. Nr. 1214. London 1939.)

- Mærke
1. En Grund med  $6,4$  m Vand er fundet  $4,47$  Sm  $1^{\circ}$  fra *Teila Islands* trigonometriske paa den E.-ligste lille Ø.
  2. En Grund med  $9,1$  m Vand er fundet  $4,13$  Sm  $5^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Mærke. c.  $20^{\circ} 43'$  N.  $37^{\circ} 15'$  E.

## 1769. Afrika E.-Kyst. Mozambique Harbour. Radiomaster fjernet. Baake opført. Ledemærke.

(N. t. M. Nr. 1165. London 1939.)

1. De to Radiomaster paa c.  $15^{\circ} 02'$  S.  $40^{\circ} 38'$  E. er fjernet.
2. En Baake bestaaende af 3 hvidmalede Kryds lodret for hinanden, er opført paa c.  $15^{\circ} 02'$  S.  $40^{\circ} 42'$  E.,  $1,92$  Sm  $284^{\circ}$  fra *San Lourenco* Baake.
3. Ledemærket er SE.-Hjørnet af *S. Lourenco Fort* overet med den i (2) nævnte Baake i Pejling  $284^{\circ}$ .

## 1770. (T). Ceylon SW.-Kyst. Galle Harbour. Tønder inddraget. Oplysning om Havn.

(N. t. M. Nr. 1152. London 1939.)

1. De to Tønder W. for *Imbu Ranne Gala* paa c.  $6^{\circ} 01'$  N.  $80^{\circ} 14'$  E., c.  $0,2$  Sm NW. for *Watering Point*, er midlertidigt inddraget i Perioden for SW.-Monsunen.
2. Skibe, hvis Dybgaaende ikke overstiger  $7,9$  m og hvis Længde ikke overstiger 131 m, kan under gunstige Vejrforhold benytte Havnen under SW.-Monsunen.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1771. Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Koemai Bugt Anduvning. Vrag.  
(B. a Z. Nr. 120/1540. 's-Gravenhage 1939.)  
Vraget af et Sejlskib, hvorfra Masten rager over Vandet, ligger sunket paa 3° 12' 10" S. 111° 30' 40" E.
1772. Kina. Chinchu Harbour Anduvning. Skær.  
(N. t. M. Nr. 1176. London 1939.)  
Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa c. 24° 49' N. 118° 53' E., 3,0 Sm 111° fra Midten af *Passage Island*.
1773. Australien. Queensland. Curtis Channel. Grundt Vand.  
(N. t. M. Nr. 1216. London 1939.)  
Dybder paa 9,1 m Vand rapporteres at være fundet mellem Punkterne 11,5 Sm 53° og 10 Sm 76° fra *Outer Rock*, der er beliggende paa c. 23° 59' S. 151° 46' E.
1774. Tasmanien S.-Kyst. Derwent Floden. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 1201. London 1939.)  
Paa c. 42° 59' S. 147° 24' E., 3,95 Sm 159° fra *One Tree Point* Fyr, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 8 Sm. Rødt Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.  
(E. f. S. Nr. 20/1542 1939.)
1775. Salomon Islands. Gizo Ankerplads. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 1177. London 1939.)  
11,9 m Dybden, der i Kortet er angivet paa c. 8° 06' S. 156° 52' E., 0,22 Sm 179° fra forreste Ledebaake, skal rettes til 7,3 m.
1776. Kermadec Islands. Havre og L'Esperance Rocks. Oplysning om Beliggenhed.  
(N. t. M. Nr. 1166. London 1939.)  
*Havre Rock* og *L'Esperance Rock* rapporteres at ligge c. 8 Sm NE. for den i Kortet angivne Plads.  
*Havre Rock*: c. 31° 21' S. 178° 59' W.  
*L'Esperance Rock*: c. 31° 26' S. 178° 54' W.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1777. (T). Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.  
(N. t. M. Nr. 1169. London 1939.)  
Fra Sejlsæsonens Begyndelse og indtil Ruten er klar for Is, vil en Ispatrouille blive opretholdt i *St. Lawrence Bugt*.  
Ispatrouilleskibet har faaet tildelt Kaldesignal VCQP.  
En regelmæssig Telegrammeddelelse, der omfatter Oplysning om Istilstanden fra *Cape Race* til *Quebec* samt den Rute, det anbefales at følge, sammensættes hver 4. Time, begyndende Kl. 0500 G. M. T., og holdes klar til øjeblikkelig Udsendelse pr. Radiotelegraf til Skibe, der anmoder derom.  
Meddelelsen udsendes ogsaa af VCQP 2 Gange daglig, som følger:  
Kl. 0100 og Kl. 1300. Radiofrekvens: 185 kc/s (1621 m). Type: A<sub>2</sub>. Forud for Meddelelsen udsendes Bogstaverne CQ paa Radiofrekvens 500 kc/s (600 m).  
Angaaende yderligere Detailler vedrørende Ispatrouilletjenesten henvises til den engelske *List of Wireless Signals*.  
*Cape Race*: c. 46° 39' N. 53° 04' W.

1778. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.  
 (N. t. M. Nr. 1212. London 1939.)  
 E. f. S. Nr. 20/1546 1939 annulleres og erstattes med:  
 Indtil videre benyttes paa Grund af Isforholdene Ruta A:  
 E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 47° W. paa 38° 45' N.  
 W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 47° W. paa 39° 30' N.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
 Korta eller  
 Bogs Nr. *England:*
- N 3067 Argentina. — Rio Negro to Isla Leones.  
 Limits. — Lat. 40° 40' — 45° 37' S.  
 Long. 62° — 66° W.
- N 3064 Rio de la Plata. — Punta Coronilla to Cabo San Antonio.  
 Limits. — Lat. 33° 32' — 36° 22' S.  
 Long. 52° 20' — 58° 06' W.
- † 1290 Sierra point to Eugano bay.  
 † 2544 Rio de la Plata.
- R New Edition of Channel Pilot, Part II.
- R 1095 Australia. — Clarence strait.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1779. Danmark. Gedser Rev Fyrskib genudlagt.  
 Fyrskibet *Gedser Rev* paa c. 54° 27' N. 12° 11' E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 11/841 1939.)
1780. Danmark. Bornholm. Rønne Lys- og Fløjtetønde genudlagt paa ny Plads.  
 Lys- og Fløjtetønden *Rønne* er genudlagt og samtidig flyttet til 55° 04' (35")  
 N. 14° 38' (40") E. i den røde Ledefyrlinie, c. 2 Sm fra Fyrene paa Bølgebryderne.  
 (E. f. S. Nr. 21/1557 1939. Kort Nr. 189, 188, 180 og 181. Danske Lods, Side 427.  
 Havnelods, Side 172. Fyr-Fort. Nr. 554. Søm.-Fort. Side 59, Nr. 4.)

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

1781. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.  
 Broen over *Ulvsund* vil blive udført i en Linie, der fra *Møn* udgaar c. 300 m W. for *Koster* Færgehavn og fører til et Punkt paa *Sjællandssiden* c. 600 m W. for *Kalvehave* Havn.  
 Broarbejdet er nu paabegyndt med Udførelse af Dæmninger, der fra *Mønsiden* vil række c. 200 m ud fra Kysten. I Fortsættelse af Dæmningen føres en Pælebro ud til 4 m Kurven. Den yderste Ende af Pælebroen vil om Natten være afmærket med en klar Lanterne.  
 Der vil blive arbejdet med forskelligt flydende Materiel, og dette vil, naar det ligger i Sejløbet, være afmærket Dag og Nat i Henhold til „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ § 5. (Se Havnelods, Side 5).  
 c. 54° 59',<sub>3</sub> N. 12° 10',<sub>1</sub> E.  
 (Kort Nr. 161, 187, 126 og 180. Danske Lods, Side 529. Havnelods, Side 103 og 113.)

1782. (T.) Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund E.-lige Indløb. Middelgrund. Klokketønde forsvundet.  
Klokketønden *Middelgrund* paa  $55^{\circ} 01'$  ( $19''$ ) N.  $10^{\circ} 40'$  ( $55''$ ) E. er enten bortdrevet fra Station eller sunket. Klokketønden vil blive eftersøgt og snarest genudlagt.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1783. (T.) Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.

Forsøgsskydning med Kanoner afholdes over Søen i Farvandet, der er beliggende mellem *Stold* (c.  $55^{\circ} 45',_2$  N.  $11^{\circ} 17',_5$  E.) — *Nekselø-Rasnæs* indtil c.  $12',_4$  Sm W. for *Nekselø* i c. 4 Dage fra den 20. Juni d. A. at regne (fra Kl. 0700 til c. Kl. 1900). Saalænge Skydning finder Sted er der paa Flagstangen ved *Stold* hejst 2 røde Flag med hvid Spuns.

1784. (T.) Danmark. Kattegat. Læssø N.-Kyst. Østerby Havn. Dækmole under Bygning. Advarsel.

Medio Juni paabegyndes Opførelsen af en Dækmole udenfor Havneindløbet ved *Østerby Havn*. De nedrammede Pæle vil, saa vidt Vejrforholdene tillader det, om Natten være afmærket med klare Lanterner. Under urolige Vejrforhold kan man ikke regne med, at Lanterneerne brænder, hvorfor Fartøjer maa udvise stor Forsigtighed ved Besejlingen. Indgaaende Fartøjer skal indtil videre, naar de nærmer sig Indsejlingen, søge over i Grænselinien mellem hvidt og rødt Lys i Fyret paa E.-lige Havnemole.

c.  $57^{\circ} 19',_3$  N.  $11^{\circ} 07',_7$  E.

(Kort Nr. 101 og 100. Havnelods, Side 210.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.  
SKIBSVÆRFT    MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN    OVERGADEN N. V. 9  
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

MED **Brown**



GYRO  
KOMPAS  
OG  
AUTOMATISK  
STYRING

OPNAAS  
**NØJAGTIGHED**  
**SIKKERHED**  
**BESPARELSE**

AGENTER FOR DANMARK:  
**IVER C. WEILBACH & CO.**  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
31, Amaliegade, Copenhagen.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL**  
**LOSSESPIL**  
**STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



**KAAS & SØRENSEN**  
INDEHAVER  
**G. E. OLSEN**

Skibsklarering  
Kommission

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

**HELSINGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis å vis Posthuset

DAMPKIBSELKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

+ DANSKE HAVNE +

**ESBJERG**

Dybdar ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8-8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodatvang. Lødpenge efter Dybtgaacnde og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bogsøring ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bogsørbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 8 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Løsning og Lastning: Løsning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefad. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Fritager ved Toldboden.

**FAABORG**

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lødsatvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sellskibe 20-50 T. 2 Kr., 50-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibbyggeri. Rullobodding, dr. ved Elektrifloet, for Skibe indtil 400 R.T.

**FREDERIKSHAVN**

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forbavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejl-fartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1003 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bogsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Løsning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Turdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

**KØBENHAVN**

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langolmlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gaasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registerton-nagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevaenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af oven-nævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevaenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for 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 Lodatvang. Lødpenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaacnde og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25-2,75 Kr. pr. Ton.

Løsning og Ladning. I Frihavnen besørger Løsning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen er efter nærmere Overenskomst med vedkom-monde Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Turdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

**HELSINGØR**

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. benholdvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet „Lappe-grund“. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Løsning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergingsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Modernes Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Turdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

**NYBORG**

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,6-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bogsørdamp, uformet. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

**RUDKJØBING**

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 6 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 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 Lodatvang uden ved Bugsøring (se Lødel.). Bugsøring faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. bver Gang Slinger benyttes. Løsnings- og Lastningsom-køstn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 24

TORS DAG 15. JUNI 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTRATETALET

Det danske Fragtratetal, som for April gik 1 Point ned til 122, er for Maj gaaet 6 Point op, idet Statistisk Departement har beregnet det til 128.

Med Aaret 1935's Gennemsnit beregnet til 100, har det danske Fragtratetal i de sidste 12 Maaneder været:

Marts	1938....	126	November	1938....	127
April	— ....	125	December	— ....	127
Maj	— ....	123	Januar	1939....	125
Juni	— ....	123	Februar	— ....	123
Juli	— ....	123	Marts	— ....	123
August	— ....	125	April	— ....	122
September	— ....	128	Maj	— ....	128
Oktober	— ....	128			

Siden September 1938 har der været en jævn Nedgang, der i April Maaned endte med 122. Det vil sige, at Maj-Tallene i Aar ligger paa samme Niveau som September/Oktober forrige Aar, 5 Points over den tilsvarende Maaned i 1938. Maj-Tallet ligger 28 Points over Gennemsnittet for 1935.

Stigningen skyldes navnlig den Ændring, der efterhaanden mærkes paa Trælastmarkedet.

### VERDENSHANDELENS UDSIGTER

I Underhusets Møde forleden foregik en Debat om Englands Handel. Handelsminister *Stanley* udtalte, at der i de sidste Par Maaneder var sket en meget iøjnefaldende Bedring i Englands Handel, hvilket illustreredes klartest gennem de nyligt offentliggjorte Beskæftigelsestal.

Ministeren gennemgik derefter udførligt de enkelte Industrier som Kulindustrien, Skibsbygningsindustrien, Tekstilindustrien og Automobilindustrien og erklærede, at de fremførte Tal baade for Industrien som Helhed og for de enkelte Grene viste en meget reel Bedring i de sidste faa Maaneder; men, fortsatte Ministeren, vor Tilfredshed hermed lider et Afbæk ved Bevidstheden om, at en betydelig Del af denne Bedring helt og holdent skyldes de abnorme Omkostninger ved Oprustningen; men samtidig med, at vi fuldt ud anerkender Oprustningens Virkninger, maa vi ikke overdrive deres Betydning, da der er meget, der tyder paa, at Bedringen ikke skyldes Oprustningen i saa høj Grad, som nogle mener.

Med Hensyn til den engelsk-amerikanske Handelsoverenskomst fremhævede Ministeren, at det var blevet sagt, at disse to Lande som Følge af Karakteren af deres Handel var henvist til at konkurrere i en saadan Grad, at en Overenskomst var umulig. Det var derfor Ministerens Tro, at denne Overenskomst var en Lære for Verden og en Opmuntring til at tro, at naar den frygtelige Spændingstilstand var fjernet, vilde Verden som Helhed kunne vende tilbage til de sundere Metoder, der anvendtes for nogle faa Aar siden.

I nogle afsluttende Bemærkninger under Debatten erklærede Minister for oversøisk Handel, *Hudson*, at der fornylig var blevet modtaget Indberetninger i London om, at man klager over en stigende Forsinkelse i Leverancerne fra Tyskland samt over de tyske Varers Kvalitet.

For Ministeriet for oversøisk Handel var det opmuntrende at se, fortsatte *Hudson*, at de Metoder, som Tyskerne har indført, og som man fra engelsk Side betegner som unfair, ligesaa lidt som de forudgaaende syntes at have Heldet med sig.

Ministeriet for oversøisk Handel var nu meget travlt beskæftiget med at udtænke Midler til at føre Handelen tilbage til rent økonomiske Betragtninger og befri den for Politik.

Hvad Amerika angaar, hedder det i »National City of New York's Maanedsoversigt for Juni bl. a.:

Den aftagende Krigsfrygt har bidraget til en bedre Stemning overalt paa de finansielle Markeder, og Trykket paa de fremmede Valutasorter er aftaget, hvilket har medført en langsommere Import af Guld til De forenede Stater. Mens der i Maj indgik ikke mindre end godt 400 Millioner Dollars i Guld, udgjorde en væsentlig Del heraf Deposita i New York, hvis samlede Beløb anslaaes til 1 Milliard Dollars. Stigningen i Skatkammerets Guldbeholdninger var betydelig langsommere i Maj end i April. Paa Grund af Guldimporten voksede de tilsluttede Bankers Reserver i Løbet af de fire Uger indtil 24. Maj med 180 Millioner Dollars til en ny Rekord-Højde paa 4300 Millioner Dollars.

Naturligvis vil en Fortsættelse af den internationale Højspænding udgøre en Hindring for en mere betydelig Hjemførsel af europæisk Kapital. Ikke des mindre kan Frankrigs Evne til at tiltrække Kapital i de sidste kritiske Maaneder muligvis tages som et Vidnesbyrd om, at der ikke udkræves saa megen Beroligelse som antaget for at kalde flygtet Kapital tilbage. Man maa ogsaa tage i Betragtning de mulige Tilbagevirkninger paa Varepriser og Renteniveau af det uhyre Rustningsprogram, der netop nu er ved at komme i Trit i Storbritannien. Specielt skulde et Opsving i britisk Forretnings-Virksomhed blive ledsaget af en lignende Bevægelse i Amerika, som Tilfældet var i 1936—37.

### KRIGSFORSIKRINGSPRÆMIERNE

Sammenslutningen af Assuranceselskaber i London har foretaget en drastisk Nedsættelse af Præmierne for Krigsforsikring som Følge af den mindre spændte internationale Situation. De nye Præmier er traadt i Kraft fra Fredag. Præmien for Rejser i Middelhavet, samt til og fra Østersøhavnene har hidtil været 12½ sh pr. 100 Pd. Strl. Denne Præmie nedsættes nu til 2 sh. Tilsvarende Nedsættelser har fundet Sted for de øvrige Præmiers Vedkommende.

Ogsaa de førende Søassurandører i New York har foretaget en meget stor Nedsættelse af Raterne for Sø-Krigsskadeforsikring efter Nedsættelsen i London.

De nye Rater er omtrent helt nede paa Niveauet før Krisen, og Forskellen for Skibe, eftersom de sejler under amerikansk eller udenlandsk Flag, er ophævet.

### SPANIENS HANDELSFLAADE

Der er blevet offentliggjort en Lov af største Betydning for den spanske Handelsflaades Fremtid. Paa Grundlag af Falangens Program behøves en vidtgaaende Udbygning af den spanske Handelsflaade, der for Tiden kun udgør 1,4 pCt. af Verdenstonnagen. Skibsbygningen skal fremmes ved udstrakte Kreditter. Den nye Handelsflaade skal navnlig forøge Handelen



med de sprogbeslægtede Folk i Sydamerika og med det fjerne Østen. Kreditterne vil faa Form af Hypoteker paa Skibsbygninger og moderniserede Skibe. For Tilbagebetalingen er der fastsat en Frist paa indtil 20 Aar. De nye Skibe maa kun bygges paa spanske Værfter, og deres Besætninger maa kun omfatte Spaniere.

### KOKS-KARTELLET

Det internationale Koks-Kartel har nu besluttet at nedsætte Eksportpriserne for det kommende Aar med 1 sh. pr. Ton. Der foreligger nu for Danmarks Vedkommende følgende officielle Meddelelse fra Den internationale Koks-Konvention:

Forretningsudvalget for den Internationale Koks-Konvention har fornyligt aflagt Besøg i de nordlige Lande, hvor det har holdt Møder med ledende Koks-Importører.

Til Trods for Koksmarkedets faste Stilling i Almindelighed i Forbindelse med den stærke Efter-spørgsel efter Koks til industrielt Brug, har den Internationale Koks Konvention besluttet at nedsætte Prisen for de nordlige Lande med 1 shilling pr. Ton for derved at fremme Anvendelsen af Koks til Centralvarmeanlæg.

Det kan næppe ventes, at denne Nedsættelse i Almindelighed faar Betydning for Detailprisen udover at den maaske kan hindre en Prisforhøjelse, som kunde være blevet en Følge af den senere Tids fastere Marked og de stigende Fragter. Endvidere er det kun *Minimumspriser*, der fastsættes af Kartellet, og siden Kartellet oprettedes i August 1936 har de faktiske Priser jævnlige — saaledes i hele 1937 — ligget over Minimumsprisen. For en Række prima Kvaliteter vil Producenternes Minimumspris iøvrigt ikke kunne ændres før efter 30. April 1940.

Det internationale Kokskartel har som bekendt for de forskellige Lande fastsat bestemte Fordelingstal, efter hvilke Kartellets Medlemmer har delt Eksportmarkedet imellem sig. Dette i Forbindelse med den danske Importkontrol, der fordeler Importen paa bestemte Lande, vil ogsaa forringe Betydningen af Kartellets Prisnedsættelse.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Skibsfarten paa de danske Havne fremgaar af nedenstaaende Tabel, som vi bringer fra Rederforeningens Beretning, og den viser Skibsanløb og omsat Varemængde i de sidste 10 Aar:

Oversigt over Skibsanløb og omsat Varemængde 1929—38.

Aar	Antal Anløb	N.R.T. 1000 Tons	Udloset		Inkladet Gods 1000 Tons
			Gods 1000 Tons	Gods 1000 Tons	
1938	90,800	17,889	13,252	4,574	4,574
1937	94,100	17,391	14,124	4,984	4,984
1936	96,500	17,514	14,102	4,835	4,835
1935	94,600	16,646	13,170	4,635	4,635
1934	93,400	16,322	12,934	4,491	4,491
1933	94,500	16,005	12,490	4,195	4,195
1932	91,400	15,784	12,231	3,868	3,868
1931	103,200	17,576	13,958	4,097	4,097
1930	110,100	17,033	13,767	4,333	4,333
1929	98,600	15,942	13,287	4,372	4,372

Antallet af Skibsanløb er i det forløbne Aar faldet med 3300, medens Tonnagen er steget med 1,7 pCt. Udloset og inkladet Gods er faldet med henholdsvis 6,2 og 8,2 pCt.

Den samlede Nedgang i Godsomsætningen paa 1,3 Millioner Tons fremkommer som Resultat af en lille Nedgang for den fra Udlandet indgaaende Fart, en Nedgang for Farten fra danske Havne til Udlandet og en — dog væsentlig mindre — Nedgang for Godsomsætningen mellem danske Havne indbyrdes.

Hvad angaar Vareomsætningens Fordeling paa de forskellige Godsarter fremhæves med Hensyn til de Forskydninger, der er foregaaet fra 1937 til 1938,

særlig de formindskede Tilførsler fra Udlandet af Korn samt Kul, Koks m. m.

Nedgangen i Mængden af inkladet Gods til Udlandet har gjort sig gældende i de fleste større Grupper.

Indenfor Godsomsætningen mellem danske Havne er Forskydningerne særlig smaa. Kun skal fremhæves en Nedgang for Teglværksprodukter.

Ca. 37 pCt. af den Tonnage, der anløb danske Havne, var Skibe i fast Rutebart, men af den samlede Godsmængde tog Ruteskibe kun 18 pCt., nemlig 12 pCt. af det udloset og 34 pCt. af det inkladete Gods.

Det maa dog herved bemærkes, at Rutebaadsgodset, der for en meget væsentlig Del bestaar af Landbrugsprodukter, sikkert har en betydelig større Værdi end det Gods, der transporterer paa Trampskibe.

Af Skibsfarten i 1938 paa de danske Havne faldt ca. 21 pCt. af Skibsantallet, ca. 42 pCt. af Nettotonnagen og sa. 36 pCt. af Godsmængden paa Københavns Havn.

I denne Havn indgik der i 1938 23.898 Skibe, heri ikke medregnet Dampfærgerne mellem København og Malmø, samt Skibe, der kun anløb for Ordre, Proviant o. l., med en samlet Tonnage af 8.116.662 N.R.T. mod 24.809 Skibe 8.005.498 N.R.T. i 1937.

Af de indkomne Skibe var 438 med 103.727 N.R.T. Sejlskibe; i 1937 var de tilsvarende Tal 433 og 99.466.

13.683 Skibe 2.344.599 N.R.T. kom fra indenrigske Havne, og 10.215 Skibe 5.772.063 N.R.T. fra udenrigske Havne.

I Indenrigstrafiken er det naturligt de danske Skibe, der spiller størst Rolle med 13.221 Anløb. Derefter kommer svenske Skibe med 174 Anløb, tyske Skibe med 112 Anløb, hollandske Skibe med 79 Anløb, norske Skibe med 42 Anløb og finske med 30 Anløb.

Af Trafiken fra Udlandet falder ikke engang Halvdelen paa danske Skibe, og der har i 1938 i denne Fart været næsten lige saa mange svenske Skibe i Københavns Havn som danske Skibe, nemlig 3561 mod 4158.

Tyske Skibe havde 929 Anløb, finske 343, hollandske 263, engelske 306 og norske 276.

Nedenstaaende Tabel viser, hvorledes Skibsanløbene paa Københavns Havn procentvis fordelte sig paa de forskellige Lande:

	Fra indenrigsk Havn		Fra udenrigsk Havn	
	Antal Skibe	N.R.T. pCt.	Antal Skibe	N.R.T. pCt.
Algierske	0,01	0,04	0,02	0,03
Amerikanske	—	—	0,73	4,08
Argentinske	—	—	0,02	0,12
Belgiske	—	—	0,04	0,21
Danske	96,62	95,56	40,70	38,17
Danzigske	—	—	0,02	0,04
Engelske	0,03	0,62	3,00	10,26
Estlandske	0,11	0,17	1,07	1,01
Finske	0,22	0,99	3,36	5,39
Franske	—	—	0,16	0,61
Græske	0,01	0,12	0,05	0,24
Hollandske	0,58	0,40	2,57	2,48
Islandske	0,01	0,06	0,42	0,60
Italienske	0,01	0,14	0,06	0,31
Jugoslaviske	0,01	0,03	0,01	0,05
Letlandske	—	—	0,37	0,82
Lithauiske	—	—	0,04	0,04
Norske	0,30	0,65	2,70	7,81
Panamaske	—	—	0,06	0,28
Polske	—	—	0,57	6,08
Russiske	—	—	0,08	0,16
Svenske	1,27	0,67	34,86	15,29
Tyske	0,82	0,55	9,09	5,92

De i Københavns Havn omsatte Varemængder androg i 1938 ialt 6.217.773 Tons mod 6.542.036 Tons i 1937, og der har saaledes fundet en Nedgang Sted paa 0,33 Mill. Tons, der fordeler sig med 0,27 Mill. Tons paa Indførsel og 0,06 Mill. Tons paa Udførsel.

De 6.217.773 Tons fordeler sig iøvrigt paa følgende Maade:

	Indgaaet Ladn. Tons	Udgaet Ladn. Tons
Fra eller til Indlandet ..	578.676	659.421
Fra eller til Udlandet ..	4.250.192	729.484
Ialt ....	4.828.868	1.388.905

Til samtlige Provinshavne indgik der i 1938 70.900 Skibe, som udlossede 8.182.000 Tons og indladede 3.167.000 Tons, og hvis Registertonnage androg 10.217.000 Tons.

Vareomsætningen viser i Forhold til 1937 en Nedgang paa 0,9 Mill. Tons fordelt med 0,6 Mill. Tons paa Indførslen og 0,3 Mill. Tons paa Udførslen.

Aalborg-Nørresundby staar med sine 5764 Skibs-anløb stadig som den Havn, der har Landets næststørste Trafik ogsaa hvad Vareomsætningen angaar. Aarhus, der i 1938 blev anløbet af 4270 Skibe, er Landets tredjestørste Havn.

Landets fjerdestørste Havn er Odense, som i 1938 blev anløbet af 2417 Skibe; derefter følger Esbjerg med 987 Anløb.

I nedenstaaende Tabel er iøvrigt givet en Oversigt over Skibsfarten paa de vigtigste danske Havne i 1937 og 1938:

Tolddistrikt	1938	1937	Stigning i Godsoms. fra 1937-1938 pCt.
	Indgaaet Reg. Tonn. 1000 N.R.T.	Indgaaet Reg. Tonn. 1000 N.R.T.	
København .....	7,472	7,121	÷ 5
Aalborg-Nr. Sundby ..	1,386	1,237	÷ 5
Aarhus .....	1,217	1,291	÷ 11
Odense .....	494	538	÷ 11
Esbjerg .....	990	938	÷ 2
Nyborg .....	284	306	+ 1
Kalundborg .....	153	157	÷ 5
Korsør .....	284	264	÷ 11
Fredericia .....	252	267	÷ 10
Randers .....	253	266	÷ 8
Nakskov .....	314	340	÷ 18
Kolding .....	260	294	÷ 12
Horsens .....	204	221	÷ 11
Vejle .....	197	177	÷ 7
Hobro-Mariager ...	112	91	+ 15
Køge .....	118	121	÷ 5
Rønne .....	399	404	—
Svendborg .....	145	160	÷ 14
Stege .....	76	77	÷ 5
Aabenraa .....	120	119	+ 8
Nykøbing F. ....	98	120	÷ 3
Allinge .....	127	127	+ 3
Haderslev .....	177	178	÷ 2
Bandholm-Maribo ..	73	85	÷ 12
Næstved .....	67	63	+ 4
Vordingborg .....	56	67	÷ 14
Fakse .....	50	55	÷ 14
Sønderborg .....	112	112	÷ 13
Assens .....	132	135	÷ 7
Holbæk .....	68	83	÷ 16
Nykøbing M. ....	62	72	÷ 20
Frederikshavn ....	423	405	÷ 4
Andre Havne .....	1,505	1,545	÷ 11
Provinshavne, ialt .	10,217	10,315	÷ 8
Hele Landet .....	17,689	17,436	÷ 7

## SVERIGES SKIBSFART OG SUBSIDIERNE

Ved den svenske Assuranceforenings Aarsbanket forleden holdt Skibsreder *Gunnar Carlsson* en Tale om svensk Skibsfart hvori han bl. a. udtalte:

Det turde ikke være nogen Overdrivelse at paastaa, at det er et Aar fuldt af Uro og Ængstelse, som nu er gaaet. For Rederne har den urolige Tid i Verden medført ikke blot en forklarlig Ængstelse for Skibe og Besætninger, som i kritiske Perioder opholdt sig i Farvand, der er særlig farefyldt, men ogsaa den Udvikling indenfor international Skibsfart, der er beklagelig men uomstødelig sikker, nemlig at den største Del af Næringslivet i Verden og dermed ogsaa den internationale Vareudveksling er ved at indrette sig paa Forberedelsen til en ny stor Krig. Transportbehovet er ligesom saa meget andet i den nuværende

forvirrede Verden blevet et Rustningsproblem; de Faktorer, som tidligere har været udslaggivende for Vareudvekslingen i Verden, har mistet en stor Del af sin Betydning. Økonomiske Aarsager er ikke længere de afgørende. Det er den større eller mindre Betydning, en bestemt Vare har i Tilfælde af krigerske Forviklinger.

Denne paa Rustning baserede Udvikling indskrænker sig ikke blot til selve Transporterne, men har ogsaa paavirket Udviklingen indenfor Skibsbyggeriet. Det er heller ikke længere de økonomiske Aarsager, som er de afgørende for Bygningen eller ikke af nye Skibe. Det er Tonnagens Betydning i Tilfælde af Krig, for under en Krig at sikre eller i det mindste i størst mulig Udstrækning sikre Transporten til ens eget Land, som man henviser til i de forskellige Lande, der kraftigst raaber paa Statsmagtens Hjælp for at stimulere Nybygningsvirksomheden indenfor Landets egen Handelsflaade. Siden ruller det statslige Indgreb automatisk videre. Saasnart Statsmagtens Medvirken til Nybygning er opnaaet, er Skridtet ikke langt til, at Statsmagten ogsaa griber ind for økonomisk at muliggøre Driften af den saaledes forøgede Handelsflaade.

Det var U. S. A., som i sin Tid gik i Spidsen for denne Udvikling, ligeledes med Betydningen af Rustningssynspunktet som Hovedargument. I Dag er Udviklingen gaaet saa langt, at selvom der stadig eksisterer private Rederier rent formelt, saa er det dog de amerikanske Skatteydere, som staar bagved og finansierer saavel Nybygningerne som Driften af den amerikanske Handelsflaade. Nogen Trafik under amerikansk Flag, som ikke sanktioneres af Myndighederne i Washington, kan derfor ikke eksistere. I den Grad, Rustningerne i Europa i det sidste Aarstid er blevet forøget, er ogsaa Statsmagterne i Europa begyndt at følge i U. S. A.s Fodspor. Efter at nu ogsaa England er slaaet ind paa Subsideringen, er der blandt søfarende Nationer af nogen Betydning kun de skandinaviske Lande og Grækenland, som driver Rederivirksomhed som et paa fri international Konkurrence baseret Erhverv. Dette er jo nok sagt før, men vi vil i alt Fald gentage det endnu en Gang, vel vidende, at Interessen for Søfart og hvad der hænger sammen dermed, indenfor visse Krese i dette Land endnu desværre er saa ringe, at dette overordentlig alvorlige Forhold endnu ikke er trængt ind i den almene Bevidsthed.

Englands Overgang til Subsidier har af helt naturlige Aarsager vakt en langt større Uro i Skibsfartskrese i de skandinaviske Lande, end det har været Tilfældet ved lignende Skridt fra andre Landes Side. Det kan med Rette siges, at det første Skridt blev taget af England for to Aar siden, men den Gang gjordes dog gældende, at der kun var Tale om en rent tilfældig Forholdsregel for et begrænset Tidsrum. Nu er der derimod ingen, som for Alvor vil benægte, at England en Gang for alle definitivt har gjort sig afhængig af Statsmagtens Støtte for en fortsat Udvikling af dets Rederierhverv, og svensk saavel som den øvrige skandinaviske Skibsfart gør sikkert klogest i at indrette sig derefter og efter bedste Evne søge at imødegaa de Vanskeligheder, som dette vil medføre for de faa Lande, hvor Erhvervet endnu er frit. De Fordele, som kan opnaas ved, at den engelske Regering samtidig har anslaaet et Beløb paa ca. 40 Milioner Kroner til Opkøb og Oplægning af Reserver i Krigstilfælde — en Del ældre Skibe — som dermed forsvinder fra det almindelige Fragtmarked, vil kun i ringe Grad opveje de Vanskeligheder, som Subsidie-systemet i sin Helhed medfører og vil komme til at medføre for de ikke subsidierede Landes Handelsflaader.

(fortsættes.)

# MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

## Rederens Ansvar for Skibets Sedygtighed

Ved Norges Højesteret er der afsagt Dom i en Sag af ovennævnte Beskaffenhed, altsaa af almen Interesse for Skibsfarten:

Ved Certeparti af 16. April 1935 bortfragtede O. Paulsen, Greåker, sin Lægter »Halnenut« til Christiania Spigerverk til Transport af Magnetit fra Regefjord til Oslo. Under Indladningen sprang »Halnenut« læk og sank før end hele Ladningen var kommet om Bord. Aarsagen til Lækagen var, at Lægteren ikke havde kunnet taale den lunge Last. I Certepartiet var indsat en Klausul om, at Lægteren skulde være »tæt, stærk o. s. v.« — og i alle Retninger i fuldkommen god Stand til at føre Købmandsgods over Havet.

Christiania Spigerverk forstod denne Klausul saaledes, at Rederen havde paataget sig en ubetinget Garanti for Lægterens Evne til at udføre Transporten og paastod sig tilkendt Erstatning for lidt Tab. Værket byggede ogsaa sit Krav paa Sølovens § 142 Punkt 2, idet det mente, at Lægterens Mangler kunde og burde være opdaget, hvis Rederen havde anstillet de nødvendige Forhaandsundersøgelser med Hensyn til Lægterens Sedygtighed.

Spigerverket tabte imidlertid Sagen for Herredsretten, Lagmansretten og nu for Højesteret — i alle Instanser under Dissens. For Højesteret blev Spigerverket paalagt 1000 Kr. i Sagsomkostninger. Om Certeparti-Klausulen udtaler Højesteret, at den ikke paalagde Rederen noget større eller videre Ansvar end det som følger af de almindelige Ansvarsregler i Søfartsloven. Klausulen er trykt i alle Certepartier, men Hensigten med den er ikke at paalægge Rederen et ubetinget personligt Ansvar for enhver Mangel. Havde det været Tilfældet, maatte det være utvetydigt fassat. Hvorvidt Værket skulde tilkendes Erstatning maatte derfor være afhængigt af, om det kunde anses for bevist, at Rederen havde ladet det mangle paa nødvendig Omhu. Det fandt Højesteret ikke godtgjort. Den først voterende siger herom i Slutningen af sit Votum: »At Rederen, som i omtrent en Menneskealder har drevet Fragtfart med Lægtere og derfor maa anses for at have adskillig Erfaring paa dette Felt, har gjort sig skyldig i Ugtsomhed ved sin Bedømmelse af, hvad der forsvarligt kunde indlastes, har jeg ikke kunnet finde. Noget rimelig Anledning til særskilt Undersøgelse paa Forhaand, har der vel i dette Tilfælde vanskelig været. Det gjaldt jo Spørgsmaalet om Bunden havde Evne til at taale Belastningen, og en Undersøgelse heraf vil vel altid i særlig Grad maatte være skønmæssig. Anderledes, hvis Sagen f. Eks. havde drejet sig om Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibets almindelige Lastkapacitet var overskredet. Jeg drister mig derfor ikke til paa dette Punkt at fravige den Opfattelse af Forholdet, som de søkyndige Medlemmer af begge de tidligere Retter enstemmig har givet Udtryk for.«

Tre Dommere mente, at Rederen i et Tilfælde som dette burde være ansvarlig og stemte for at tage Værkets Erstatningspaastand til Følge.

## Skibsfarten paa Antwerpen Havn

Antallet af ankomne Skibe til Antwerpen Havn i Maj Md. d. A. androg 1,093 paa 2,212 Tusind Netto Moorsom Tons (N.M.T. = Netto Moorsom Ton ÷ 17,25 pCt.) mod 976 Skibe paa 2,061 Tusind N.M.T. i samme Maaned i 1938.

Trafikken fra de nedennævnte Lande var som følger:

	Maj 1938		Maj 1939	
	Antal	1000 N. M. T.	Antal	10000 N. M. T.
Tyskland	178	520	188	579
Storbritannien	262	512	277	507
Frankrig	57	176	79	215
Norge	69	129	86	186
Holland	142	142	183	181
Belgien	49	110	47	89
Sverige	48	68	62	73
Danmark	52	82	52	72
Forenede Stater	13	56	11	46
Grækenland	18	50	7	17
Japan	8	54	9	57
Italien	9	21	8	25
Sovjet Rusland	15	35	5	10
Finland	13	13	23	30

## Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Maj 1939

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 5 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1938, sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939	7,019	11,428,943	6,285	10,125,231
1938	6,675	11,007,382	6,055	9,815,202
Forskel	+ 344	+ 421,561	+ 230	+ 310,029

	Hamborg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939	7,613	8,283,180	5,136	8,707,987
1938	7,710	8,441,482	4,817	8,070,497
Forskel	÷ 97	÷ 158,302	+ 319	+ 637,490

I Tidsrummet Januar/Maj 1939 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 2,720,956 Tons og 1,417,244 Tons større end til Antwerpen.

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Prøvetur

Det »Forenede Dampskibs-Selskab«s nye Fragt-Motorskib »Texas«, der er bygget paa Helsingør Maskin- og Skibsbyggeri, var forleden paa Prøvetur i Sundet.

»Texas« laster 4100 Tons, og Lastrummene er indrettet med et særligt Ventilationssystem for Transport af Frugt, da Skibet i Sæsonen skal indgaa i Selskabets Ruter paa Middelhavet og Levanten. I den øvrige Tid vil »Texas« blive benyttet i oversøisk Fart, navnlig i Ruten Nordamerika og Mexico-Golfen.

Det nye Skib er yderst moderne baade i Bygning og Indretning. Der er Salon og Passagerkahytter med alle moderne Bekvemmeligheder, og beregnet til 8 Passagerer; paa Kommandobroen er lukket Styrehus og Navigationsrum, Kaptajnens Salon og Sovekahyt, Radiostation m. m.

»Texas« Maskineri bestaar af en B. & W. Dieselmotor paa 2500 HK., som tidligere har været installeret i Passagermotorskibet »C. F. Tietgen«.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Selskabet og Værftet.

## Ny »Østbornholmer«

I Overværelse af et prominent Selskab indviede Det østbornholmske Dampskibsselskab forleden sin nye Baad til Ruten mellem København og Klippeøens Østkyst. Det er ikke mange Maaneder siden, at Selskabet fik en Nybygning, »Nordbornholm«, bygget paa Aalborg Skibsværft, og nu leverede Værftet Nybygning Nr. 2, der har faaet Navnet »Østbornholm«.

De nye Skibe er Søsterskibe, og de er næsten dobbelt saa store som Selskabets gamle Baade, der er solgt til Chile. De løber betydeligt hurtigere end deres Forgængere, saaledes at de kan gaa til Bornholm paa 8 Timer og være ovre Kl. 6 Morgen, selv om Afgangen fra København er en Time senere end tidligere. Ogsaa Pladsen

til Passagererne er betydeligt udvidet. 450 Rejsende kan Baadene tage nu mod et Par Hundrede før, og i Dagfart, der indføres Lørdag og Søndag fra 17. Juni, kan der være 550 om Bord.

Særlig for 3. Klasse er Forbedringerne omfattende. Den nye Baad og dens Søsterskib vækker da ogsaa Begejstring blandt Østbornholmerne, der havde sendt en Delegation med fire Borgmestre i Spidsen over for at modtage Nybygningen.

## Krigsforsikrings-Præmierne

De japanske Forsikringsselskabers Organisation har nedsat Krigsforsikringspræmierne for Varer, der med Skib befordres over Middelhavshavne, med det halve. Telegrambureauet Domei opgiver, at Grunden til denne Nedsættelse er den betydelige Afspænding, som er indtraadt i den europæiske Situation. De japanske Selskaber har ogsaa foretaget Nedsættelse i Præmierne for Afskibninger til andre Egne med Undtagelse af de amerikanske Stillehavshavne, Hawaii og Filippinerne.

## »Signe« overtaget af Italienerne

Dampskibsselskabet »Torm«s Damper »Signe« er solgt til Italien og blev forleden overtaget af Køberen, Rederiet Merluzzo Italiano i Genua. Damperen døbles om til »Volta«.

Samtidig fraaede Kaptajn H. P. Andersen, der i mange Aar har ført »Signe«, og den italienske Kaptajn Casulich Emirur begyndte at gøre klar til den første Rejse under italiensk Flag.

## M.S. »C. F. Tietgen«

D.F.D.S.' Passager-Motorskib »C. F. Tietgen« er nu færdig med den store Ombygning ved Helsingør Skibsværft. Ved Ombygningen er Apterongen paa Dækket undergaaet stor Forandring, og Skibet har nu faaet en ny og megal

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Aktiviteten paa Kornmarkederne har ogsaa i den Aforløbne Uge ladet en stor Del tilbage at ønske, og da Korntransportene, som tidligere fremhævet, er af største Betydning for Udviklingen paa Fragtmarkedet, er det ikke til at undre sig over, at Ratetendensen har været noget svagere.

River Plate Markedet har været roligt, og Tendensen har været nedadgaaende. I Begyndelsen af Ugen betales der en Præmie af 7½d., men i Øjeblikket kan Befragterne faa al den Tonnage, de vil, til Minimalraten.

Fra Australien har Befragterne hele Ugen igennem gjort sig de hæderligste Anstrengelser for at sælge til U.K.Cont. Destinationer, men kun i et enkelt Tilfælde lykkedes det at faa en Baad placeret. Dette Skib, som maatte give Option af Losning Grækenland, fik Minimalraten. Australien til Taku Bar har derimod været livligt, og flere Baade sluttedes til Minimalraten med 1000 Tons garanteret Losning. Befragterne er aabne for yderligere Tonnage for Juli/August Lastning paa disse Betingelser. Northern Range og Golfen har praktisk talt været livløse, og den eneste Mulighed, der findes, er en 4000 Tonner fra St. Lawrence til Bristol Kanalen.

Fra Pacifickysten sluttedes en enkelt stor Baad med Korn til U.K. til 25/6d. for Juli Lastning, ligesom der cirkulerer et Par Ordre for Korn fra Portland til Shanghai, for hvilken Forretning Befragterne indikerer \$3.50.

Fra Sydafrika har der været ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Majs, og et temmeligt stort Antal Baade er sluttet for Losning saavel i Europa som St. Lawrence. Raterne har ligget mellem 17/- for stor Tonnage fra Cape Town til Antwerp og Rotterdam og 17/6d. for 7000 Tonnere til p.p.U.K. Option St. Lawrence Losning til 6d. extra.

For de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende er Forholdene i det store og hele uforandrede. Der er stadig ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Scrap fra U.S. Atlantic og Gulf til U.K. og Gdynia, og et ret stort Antal Baade blev sluttet til Rater omkring 17/6d. à 18/- fra U.S. Atlantic til U.K. og til 20/- à 21/- fra U.S. Atlantic til Gdynia. Der er stadig en Del Ordre i Markedet til disse Rater. Der sluttedes en enkelt Baad for Scrapjern fra Golfen til Japan, men i Øjeblikket synes det som om Eksportørerne har Vanskelighed ved at skaffe Importtilladelse i Japan, og der noteres kun en enkelt lille Ordre paa 5000 Tons fra Golfen til Japan, for hvilken Forretning Befragterne vil betale 20/-.

Fra Cuba/San Domingo er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker til U.K. paa Basis af 17/-, maaske 17/6d., ligesom der noteres en enkelt Ordre til Casablanca til 16/6d.

Pacifickysten ligger nærmest roligt. Der noteres enkelte Scrapjernsordrer til Japan til omkring \$4.-. Iøvrigt er Transpacificmarkederne rolige, hvorimod

der er ret god Efterspørgsel efter Tonnage for Lumber til Australien. Befragterne indikerer £7200.- fra British Columbia for 480.000 Balefod Baad. Iøvrigt sluttedes en 500.000 Balefod Baad fra Pacifickysten til Sydafrika til £12.500.- August Lastning.

Østens Markeder er stadig stille. Soyabønner sluttedes tidligt paa Ugen til 25/- Basis Rotterdam/Hamburg, men Befragterne har nu reduceret deres Idé til 24/6d. Fra Saigon noteredes en enkelt Rislast til Frankrig til 26/6d. for Juli Lastning, ligesom Paddy kan slutes fra Saigon til Indien til 14/- Basis 4 Lossehavne. Den i vor sidste Beretning omtalte Rislast fra Saigon og/eller Kohsichang til Vestindien er stadig i Markedet; Befragterne indikerer nu 28/9d. for 1 Lastehavn og 30/- for 2 Lastehavne.

Fra Indokina kan stadig placeres Tonnage for Antracit til Montreal til 19/- og til U.S.N.H. til 18/9d.

Fra Philippinerne søges Tonnage for Copra til Europa, for hvilken Forretning Befragterne noterer 40/- per Ton.

Fra Java sluttedes en engelsk 9000 Tonner til Cont. til 26/6d. og 7500 Tonner sluttedes Java/U.K. til 26/10½d.

Fra Indien er der en begrænset Efterspørgsel efter Tonnage for Korn/Linsæd til sædvanlige U.K.Cont. Destinationer. Befragterne indikerer 27/- Basis Madras-kysten med 2/6d. mindre for Karachi Lastning. Der er iøvrigt stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Calcutta til Hongkong og Shanghai til Rater, der ligger omkring 7½ Rupees til Shanghai og 6½ Rupees til Hongkong. Der kan ligeledes placeres Tonnage for Erts fra Forindien til U.S.N.H., og flere Baade sluttedes til Rater omkring 22/6d., ligesom en enkelt Baad sluttedes fra Visagapatam til Themsen til 25/-.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene lidt bedre, og specielt synes Trælastmarkederne at udvikle sig til Redernes Fordel. Tilgangen af nye Ordre er stadig god, og Raterne ligger noget fastere. De udgaaende Kulmarkeder er rolige. Wales/Buenos Aires noteres 9/- og fra Wales til Alexandria eller Port Said er sluttet en Række Baade til 8/6d. Middelhavsmarkederne er uforandrede.

Fra Sortehavet har Russerne 2 Gange betalt 11/6d. for Kul til Northern Range.

Paa Grund af de træge Forhold paa de aabne Markeder er Timecharter Befragterne ikke meget villige til at operere. En enkelt 7000 Tons Dieselbaad sluttedes for en lang Periode i »direct continuation« til \$1.40, ligesom en 7000 Tons Damper sluttedes for 8 Maaneder til 4/3d. Levering Pacifickysten.

I Vestindiafarten er Forholdene meget rolige. For 3000 Tonnere lyder sidste Indikation paa \$1.25, og for 4000 Tonnere kan næppe opnaas over \$1.10. Enkelte norske 25/3000 Tonnere, der egner sig for Canadisk Pulpwoodtrade, er sluttet til Rater, der ligger omkring \$1.70.

kraftigere Motor paa ca. 4500 HK, hvorved det bliver i Stand til at gennemsejle Distancen mellem København og Aarhus paa 6½ Time; ved en Prøvetur i Sundet i Lørdags naaede det nybyggede Skib en Fart af 18.5 Knob.

»C. F. Tietgen«, der føres af Kaptajn I. Jepsen, gaar nu ind i Ruten mellem København og Aarhus.

#### Likvidationen af »Rødby Havn« afsluttet

Dampskibsselskabet »Rødby Havn« i Likvidation har afholdt afsluttende Generalforsamling i København under Ledelse af Sagfører Kjølner, Vordingborg. Paa Likvidationskomitéens Vegne aflagde Sagfører Vilh. Christiansen Beretning og Regnskab.

Likvidationen var ikke en Følge af indvendig Svaghed, men en Følge af, at Statsbanerne havde aabnet Stor-

strømsbroen, og derved borttaget Forudsætningerne for Selskabets Virksomhed.

Selskabets 2 Færger, som var bogført for henholdsvis 62,000 og 30,000 Kr., blev realiseret for 85,000 og 40,000 Kr.

Efter at forskellige Forsøg for at finde Anvendelse for Færgerne i hjemlig Fart var gjort, blev disse begge solgt til Norge.

Af Selskabets andre Virksomheder var 1 lille Ejendom i Gaabense, 1 Grundstykke i Masnedsund samt forskellige Ejendele, som alt blev realiseret til rimelige Priser.

Endelig havde Likvidations-Komitéen realiseret Værdipapirerne saaledes, at Likvidationen nu kunde afsluttes.

Likvidations-Komitéen havde ladet udbetale Dividende 2

Gange à 50 pCt., og Regnskabet vilde vise yderligere 56 pCt. til Aktionærerne.

Det fremgik af Regnskabet, at Selskabets Kapital, der oprindelig var 200,000 Kr., ved Annullering af egne Aktier til et Beløb af 17,965 Kr., var nedbragt til 182,035 Kr., og at der til Dividende af denne Kapital fremkom ialt 156 pCt.

Man mente, at en Del Aktier var bortkommet og saavidt det kunde ses, vilde der forblive uafhentet Dividende og Udbytte for mellem 7,000 og 8,000 Kr., hvilket Beløb skulde ligge til Afhentning for Aktionærerne i 20 Aar i Nationalbanken eller anden af Ministeriet anerkendt Institution, hvorefter den var til Disposition for Deponenten. Da Selskabet imidlertid vil blive afmeldt, foreslog Likvidations-Komitéen, at man overdrog dette Beløb med Renter til »Foreningen til Kræftens Bekæmpelse«, hvilket Generalforsamlingen vedtog.

Beretning og Regnskab godkendtes, hvorefter Generalforsamlingen hævdedes, og Selskabet vil blive afmeldt.

#### M.S. »Ahrensburg«s Prøvetur

I blæsende Solskinsvejr gik Burmeister & Wain's sidste Nybygning, det blændende hvide Motorskib »Ahrensburg«, Fredag paa Prøvetur. M.s. »Ahrensburg« havde allerede bestaaet den for Frugtbaade saa vigtige Køleprøve, medens det endnu laa ved Udrustningskajen hos B. & W. Det gjaldt nu Anker-, Styre-, Manøvrerings- og Forbrugsprøver og især Hastighedsprøven.

»Ahrensburg« blev oprindelig bestilt af de norske Redere Moltzau og Christensen, men blev umiddelbart for Stabelafløbningen solgt til Rederiet H. Schuldt, Hamborg. Ogsaa m.s. »Ahrensburg« er bygget færdigt i Løbet af meget kort Tid, idet det kun er lidt mere end 2 Maaneder siden, det blev søsat.

M.s. »Ahrensburg« er en Frugtbaad med moderne faldende Stævn og Krydserhæk og virker med sit slanke, hvide Skrog baade let og elegant. Skibet er en speciel Type Frugtbaad, som B. & W. med Held har udviklet i de senere Aar. B. & W. har allerede leveret 3 Baade af samme Type til Frankrig og 2 til Norge.

Skibet, der har 2 Dæk og lang Bak, er bygget til Det Norske Veritas' Klasse \*1A1 \*RMC. Det har en Dødvægt af ca. 2,400 Tons, og dets Hoveddimensioner er følgende:

Længde .....	315' 0"
Bredde .....	45' 6"
Dybde til øverste Dæk .....	28' 10"
Brutto Tonnage .....	ca. 3000 Tons
Netto Tonnage .....	1700 —

»Ahrensburg« er konstrueret til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum med en samlet Kapacitet af 150,000 Kubikfod. Der er installeret Ammoniakkølemaskineri med direkte Ekspansion og Luftkøling. Luften i Kølelasterne skiftes fuldstændigt 40 Gange i Timen.

Om Bord er der desuden Plads til 12 Passagerer.

Skibet er forsynet med 1 10-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Hoveddieselmotor, der udvikler normalt ca. 4,200 I.H.K. ved 165 O/M. Brændselsforbruget er ca. 14 Tons pr. Døgn, og Skibets Hastighed paa Prøveturen bliver ca. 16 Knob. Skibets normale Fart bliver ca. 15½ Knob.

Hjælpemaskineriet bestaar af 3 2-takts, enkeltvirkende Hjælpemotorer, der tilsammen udvikler 540 I.H.K. ved 400 O/M, og som trækker hver en Dynamo paa 120 Kw.

»Ahrensburg« er iøvrigt forsynet med alle de moderne Hjælpemidler, denne Type Skib har Brug for. Der er 8 3-Tons Bomme og 8 elektriske Spil af Thrige Fabrikat. Den elektriske Styremaskine er ligeledes leveret af Thrige. Skibet bliver opvarmet elektrisk og er forsynet med et CO<sub>2</sub> Brandslukningsanlæg. Desuden findes der om Bord en 1 Kw Radio med Kortbølge- og Langebølgesender med Autoalarm og en Radiopejler.

Den tyske Besætning var allerede installeret om Bord, og en Række Gæster deltog i Prøveturen. De norske Redere, der i sin Tid bestilte Skibet hos B. & W., var repræsenteret ved Skibsreder Jørgen Lorentzen, desuden var de norske tekniske Konsulenter, Ingeniørerne Chr. Fr. Christensen og E. Rösholm til Stede. Skibets nuværende Ejer, Harald Schuldt, var sammen med sin Hustru (der var eneste Dame om Bord), Prokurist Ahrens og en Række af Rederiets ledende Mænd kommet fra Hamborg for at overtage Skibet. Desuden var det tyske Gesandtskab repræsenteret ved Grosserer H. Danielsen fra det tyske Handelskammer, Presseattaché Frieltz m. fl., og fra Værkets Side deltog Direktør G. Dithmer og Værftets faste Stab af Teknikere.

M.s. »Ahrensburg« er jo et meget hurtiggaaende Skib, og dets Maksimumfart laa betydeligt over den kontraherede Hastighed. Prøvemilen blev gennemsejlet tre Gange i hver Retning. Den maksimale Fart blev maalt til 17,55 Knob ved 165 O/M. Middelhastigheden af to paa hinanden følgende Ture i hver Retning blev knap 17 Knob, den Fart, der skulde opnaas paa Prøveturen, var 16 Knob.

En Del af Lasten var omdannet til Festsal, hvor Frokosten blev indtaget. Direktør Dithmer overgav paa B. &

W.s Vegne Skibet til Rederiet Schuldt og ønskede, at Skibet maatte bringe Rederiet Lykke. Den tyske Reder H. Schuldt takkede, idet han udtrykte sin store Glæde over Skibet, der var et fornyet Bevis for, hvor fremragende Skibe der blev bygget i Danmark og hos Burmeister & Wain i Særdeleshed, og udbragte et Leve for B. & W. og Danmark.

Efter at alle Prøverne var overstaaet tilfredsstillende fandt den højtidelige Flagskiftning Sted paa Agterdækket, og ved 17-Tiden kom »Ahrensburg« tilbage til Havnen og lagde til ved Refshaleøen, hvor den blev liggende til Fredag Eftermiddag, hvorefter den afgik til Hamborg for derfra at tiltræde sin Jomfrurejse til Santos.

#### Malmø-København Overfarten

Spørgsmaalet om Bygning af en ny Jernbanefærgе til Overfarten Malmø—København har været aktuelt længe, men er Aar efter Aar skuddt ud. Ny synes den svenske Jernbanebestyrelse i August at ville foreslaa Regeringen at bygge en ny Færgе, og bevilges denne af Rigsdagen, skulde Færgen kunne paabegyndes i Juli 1924 og være færdig paa to Aar. Helt bestemt er det dog ikke, at en sandan Nybygning bevilges, idet det kan hændе, at Jernbanestyrelsen foretrækker at overtage Øresundsbolaget og opretholde Trafikken med Damperne.

#### Branden paa Galeasen »Yrsa«

Ved Søretten i Svendborg har været afholdt Søforhør i Anledning af Branden ombord paa Motorgaleasen »Yrsa« af Rudkøbing den 27. Maj paa Rejse fra Lübeck til København med en Ladning Salt.

Skibets Fører, Kaptajn N. A. Hansen, afgav Forklaring. Skibet havde først haft en Lækage ved Stævnroret, og man ankrede ved Hestehoved for at faa Lods og Assistance til Pumpning. Da Nødsignal ikke blev bemærket, varmede man Motoren op for ved dennes Hjælp at søge nærmere til Land. Derved opstod Branden, der hurtigt bredte sig, og da der var Fare for en Eksplosion, gik Mandskabet i Baaden. En tysk Motorsejler »Fritz Wollmers« kom til Assistance, og efter at have dæmpet Ilden, slæbte den »Yrsa« ind til Stubbekøbing. Skibet blev senere af den anden Motorgalease bugseret til Svendborg, men kom ud for haardt Vejr og mistede Anker samt 15 Favne Kæde.

Af Ladningen var 5 Tons Salt blevet vnaadt og snavset og blev kastet overbord, 25 Tons er smeltet ved Vandets Indtrængen, medens de 100 Tons, der blev losset i Stubbekøbing, viste sig tørt. »Yrsa« er assureret for 24,000 Kr. Omkostningerne ved Bjergningen og Reparationen vil antagelig andrage mellem 18 og 20,000 Kr.

#### »Australien« bjerger græsk Besætning

Ifølge et til København indløbet Telegram har Ø.K.s Motorskib »Australien«, der er paa Rejse fra Sydney til Taku Bar, i Nærheden af Tientsin, NNØ. for Brisbane ved Bellona Reef, undsat den græske Damper »Fotini Carras«, der laa med Dækket i Vandet. Besætningen, der er paa 28 Mand, var gaaet i Baadene og toges ombord i »Australien«.

#### Baltica og Baltiske Assurandører 10 pCt.

Assurance-Compagniet Baltica Aktieselskabs Regnskab for 1938 udviser, efter at der er hensat yderligere 150,000 Kr. til Disposition for kommende Aars Regnskaber, et Overskud paa 1,605,064 Kr. (mod 1,500,000 Kr. sidste Aar) ekscl. Overførsel fra forrige. Desuden udviser det særlige Driftsregnskab for direkte Livsforsikring et Overskud paa 139,682 Kr. (1937: 114,000 Kr.), hvoraf 120,416 Kr. henlægges til de forsikredes Bonusfond. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar uforandret fastsættes til 680,000 Kr. svarende til 10 pCt. af den indbetalte Kapital.

De Baltiske Assurandører Aktieselskabs Regnskab for 1938 udviser et Overskud paa 184,842 Kr. (mod 200,000 Kr. i 1937) ekscl. Overførsel fra forrige Aar. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar uforandret fastsættes til 90,000 Kr. svarende til 10 pCt. af den indbetalte Kapital, samt af 50,000 Kr. tilskrives den indbetalte Aktiekapital med tilsvarende Nedsættelse af Aktionærernes Hæftelse, der fandt Sted ved Regnskabsaflæggelsen for 1935, da 100,000 Kr. blev tilskrevet den indbetalte Aktiekapital. Af Aktiekapitalen 2 Mill. Kr. er herefter 1,050,000 Kr. indbetalt.

#### Fremmedbesøget i April

Turist-Statistiken for April foreligger nu. Den viser en fortsat svag Stigning fra Lavpunktet i Februar, da Landet kun besøgtes af 5627 Udlændinge, der opholdt sig her i tilsammen 28,812 Dage. I Marts var Besøget naaet op paa 8395 Personer og 39,274 Opholdsdage, og for April noteres 9801 Gæster, der har opholdt sig her i 46,090 Dage.

Svenskerne er som altid vore hyppigste og meget velkomne Gæster. De kom i et Antal af 4134 og blev her i

11,168 Dage. Derefter følger Tyskerne med 2620 Turister med 4445 Opholdsdage paa Hovedstadens Hoteller, 2685 paa Hoteller i Provinzen og 9848 hos Privalfolk i Provinzen, hovedsagelig Sønderjylland. 1092 Nordmænd har opholdt sig her i 5526 Dage, og 265 Amerikanere har udstrakt deres Danmarks-Besøg til ialt 1639 Dage.

Iøvrigt er Fremmedbesøget om Vinteren og i det tidlige Foraar for tyndt til at afgive noget paalideligt Billede af Fordelingen mellem de forskellige Nationer. Det er først i de kommende Maaneder, at denne Statistik bliver virkelig lærerig.

#### Styrmændenes Beskatningsforhold

Erhvervsskatteudvalget har behandlet følgende Sag, der vil være af betydelig Interesse for Skibsfartskredse:

Den 5. Januar i Aar klagede Svendborg Byraad til Erhvervsskatteudvalget over en af Direktoratet for Københavns Skattevæsen truffen Afgørelse, hvorefter en i Svendborg hjemmehørende Styrmand for indeværende Skatteaar var ansat til at svare Erhvervsskat til Københavns Kommune af en selvangivet Indkomst paa 8,905 Kr.

Svendborg-Styrmanden er ansat i Ø. K. og sejler i stadig Fart mellem Danmark og oversøiske Havne. Det er oplyst, at Styrmanden i 1937 gjorde Tjeneste i Motorskibene »Peru« og »Danmark«. Det første Skib sluttede sit Togt i Nakskov, for at gaa i Dok, hvor Styrmanden gik om Bord for i lang Tid at sejle paa fremmede Have.

Alligevel er Afgørelsen gaaet Byraadet imod, idet Erhvervsskatteudvalget »maa holde for, at Skatteyderen opfylder Betingelserne i Henhold til den kommunale Skattelev for at kunne erhvervsbeskattes til Københavns Kommune, hvorfor den af Direktoratet for Københavns Skattevæsen foretagne Ansættelse herved stadfæstes«.

#### Tyrkiets Skibsfart

Det tyrkiske Økonomiministerium har udarbejdet et Forslag til en ny Lov om Skibsfarten, hvor der tages Hensyn til visse Mangler i Lovgivningen om Kystskibsfarten, der traadte i Kraft for en halv Snes Aar siden.

De vigtigste Bestemmelser ved den gamle Lovgivning vil blive uforandret. Saaledes vil følgende, efter hvad den norske Legation i Ankara oplyser, fremdeles blive forbeholdt tyrkiske Statsborgere eller Selskaber, som arbejder udelukkende med tyrkisk Kapital:

Al Transport indenfor tyrkiske Farvande. Endvidere Trafik paa Floder, Kanaler og Indsøer, Losning og Slæbning, Losning og Lastning, Rednings- og Bjergningsarbejde saavel som Skibsbygning og Skibsreparationer. Skibe under fremmed Flag tillades kun at formidle Transporten mellem tyrkisk og fremmed Havn og omvendt, og de vil saaledes ikke have Adgang til at medtage rejsende fra en tyrkisk Havn til en anden. Agenturer i Tyrkiet for udenlandske Rederier tillades kun i de Havne, som er nabne for den internationale Skibsfart. Ogsaa det statsborgerlige Forhold med Hensyn til Funktionærerne i saadanne Agenturer er underkastet visse Bestemmelser. Endelig indeholder Forslaget Straffebestemmelser.

## PERSONALIA

#### Dødsfald

Tidligere Skibsfører i D.F.D.S., Kaptajn *I. M. L. Nielsen* er i en Alder af over 80 Aar afgaaet ved Døden. Kaptajn Nielsen faldt for Aldersgrænsen for ca. 15 Aar siden efter mange Aars Arbejde i Selskabet. Han kom i en ret ung Alder ind i Slæbebaadstjenesten og har ført en Række af Selskabets Bugserbaade; ved sin Tilbagetræden var han Fører for Bugserbaaden »Læso«.

#### 60 Aar

Tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet »Norden«, Kaptajn *Chr. Blom*, fyldte Mandag 60 Aar. Kaptajn Blom var sidst Fører af Damperen »M. C. Horn«, indtil han gik i Land for nogle Aar siden.

## POSITIONSLISTE PR. 14. JUNI 1939

### A

s.s. *Aalborg* afg. Esbjerg 13.6.  
 s.s. *Aaro*, Hansen, afg. Bremen 10.6.  
 s.s. *Aase* afg. Messina 30.5. til Palermo.  
 m.s. *Aase Mærsk* afg. Bahrein Isl. 5.6.  
 s.s. *Absalon* afg. Kbhvn. 6.6.  
 m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 28.5.  
 m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Hongkong 13.6. til Shanghai udg.  
 s.s. *Agnete* afg. Marocco 31.5. til London.  
 s.s. *Agnete Mærsk* afg. Zeebrügge 18.5.  
 s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 23.5. til River Plate.  
 s.s. *Alfa* ank. Las Palmas 5.6.  
 s.s. *Alf* afg. Kbhvn. 8.6. til Danzig.  
 s.s. *Algarve* afg. Livorno 12.6. til Neapel.  
 s.s. *Algier* afg. Leixoes 10.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Almena* pass. Gibraltar 24.5. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Baltimore 4.6.  
 m.s. *American Reefer* pass. Ækvalor 2.6.  
 m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kingston 13.6. til St. Thomas hjg.  
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Rotterdam 7.6.  
 m.s. *Anna Mærsk* afg. Panama 6.6.  
 s.s. *Anna* afg. Algier 31.5.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Kalmar 10.6. hjg.  
 s.s. *Anne* afg. Dakar 21.5. til Dunkirk.  
 m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 14.6. til Santos.  
 m.s. *Arizona* ank. Kvaleberget 13.6.  
 s.s. *Arnold Mærsk* afg. Danzig 3.6.  
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Portland 5.6. til Yokohama.  
 m.s. *Asia*, Andersen, ank. Manila 12.6. hjg.  
 s.s. *Aslaug* afg. Dunkirk 26.5. til Zeebrügge.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Legaspi 31.5.  
 s.s. *Astra* ank. Philadelphia 4.6.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, pass. 59 N. — 0° 15' W. 10.6. p. R. t. Köping.  
 m.s. *Australian Reefer* afg. Liverpool 3.6.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Melbourne 2.6. til Taku Bar udg.  
 s.s. *Avance* afg. Danzig 3.6. til Yxpila.

### B

s.s. *Belgien* pass. Helsingør 9.6. sydg.  
 m.s. *Bente Mærsk* afg. Pauillac 9.6.  
 s.s. *Bergenshus* ank. Kbhvn. 12.6.  
 s.s. *Bes* pass. Dungeness 12.6.  
 s.s. *Betta* ank. Rouen 4.6.  
 s.s. *Betty Mærsk* afg. Cardiff 18.5.  
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Rouen 10.6.  
 s.s. *Birgitte* pass. Helsingør 4.6.  
 s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. Santiago 6.6. til Baltimore.

### E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Sydney 30.5.  
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Arkangelsk 3.6.  
 s.s. *Effie Mærsk* afg. Danzig 3.6.  
 s.s. *Egholm* ank. Antwerpen 11.6.  
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Hamburg 6.6.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Tuxpam 30.5.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Louisburg 10.6. til New York.  
 s.s. *Elisabeth* ank. Flensburg 4.6.

s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Gdynia 10.6.  
 m.s. *Bonita*, Farup, afg. Gdynia 13.6.  
 m.s. *Bornholm*, Sørensen, ank. New York 11.6.  
 m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Singapore 12.6. hjg.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 12.6.  
 m.s. *Brazilian Reefer* ank. Valencia 4.6.  
 s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 24.5. til River Plate.  
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Portland, Me. 9.6.  
 s.s. *Britta* pass. Gibraltar 5.6.  
 s.s. *Broholm* ank. Antwerpen 13.6.  
 s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Trinidad W.I. 12.6.  
 s.s. *Brynhild* afg. Neufahrwasser 20.5. til Santos.

### C

m.s. *California* afg. Rio 25.5. til Lissabon.  
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Kbhvn. 13.6. til Hull hjg.  
 m.s. *Canadian Reefer* afg. Cartagena 4.6.  
 s.s. *Carmen* pass. Helsingør 7.6.  
 m.s. *Caroline Mærsk* afg. Tuxham 6.6.  
 s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 12.6.  
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Yokohama 8.6.  
 m.s. *Chilean Reefer* ank. Santos 3.6.  
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Perth 12.6. til Adelaide udg.  
 s.s. *Christiansborg* afg. Santa Cruz 7.6.  
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Le Havre 17.6.  
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Port Alfred 3.6.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Bahia 8.6. til Boston Mass.  
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Bremen 9.6.  
 s.s. *Clara*, Jensen, ank. Bilbao 8.6.  
 s.s. *Clara Clausen* afg. Gedser 7.6. til Lybæk.  
 m.s. *Columbia*, Bronér, ank. London 10.6.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. London 7.6.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. St. Johns, Nfl., 6.6.

### D

s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbüttel 7.6. p. R. t. Haderslev.  
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 12.6.  
 s.s. *Dagmar* pass. Dungeness 2.6.  
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Rotterdam 11.6.  
 m.s. *Danmark* forv. ank. Bermuda 15.6.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, ank. Yokohama 5.6. udg.  
 s.s. *Delaware* ank. New York 11.6.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13.6.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,25	AMSTERDAM.....	264,80
BERLIN.....	192,10	STOCKHOLM.....	116,50
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,30	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,10	PRAG.....	18,55
ROM.....	25,35	WARSAWA.....	90,40

s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Bordeaux 5.6.  
 s.s. *Ellen* pass. Hanstholm 8.6. vestg.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Gdynia 12.6.  
 s.s. *Else* afg. Gdynia 6.6.  
 s.s. *Emanuel* pass. Skagen 2.6. p. R. t. Pugwash, Nova-Scotia.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Danzig 8.6.  
 m.s. *Emma Mærsk* ank. New York 8.6.  
 s.s. *Energi* forv. afg. Svendborg 17.6. til Gdynia.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Aalesund 11.6.  
 s.s. *Enigheden* oplagt.  
 s.s. *Erik Boye* afg. New York 26.5. til Puerto Tarafa.  
 s.s. *Erindring* oplagt.  
 s.s. *Erna* afg. Sevilla 6.6.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 26.5.  
 m.t. *Esso Copenhagen* afg. Kbhvn. 9.6. til Baton Rouge.  
 s.s. *Ester* afg. Danzig 4.6.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, afg. Dakar 8.6.  
 s.s. *Estrid* ank. Danzig 1.6.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Tacoma 13.6. til Portland udg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, afg. Immingham 3.6.  
 m.sk. *Fano* ank. Lilleø 26.4.  
 s.s. *Finland* afg. Aalborg 7.6. til Danzig.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Nakskov 24.5.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Rotterdam 10.6.  
 s.s. *Frankrig* pass. Dover 8.6. vestg.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Aalborg 4.6.  
 s.s. *Frederiksborg* afg. Archangel 10.6.  
 s.s. *Freya* pass. Helsingør 3.6. p. R. t. Havre.  
 s.s. *Frida* afg. New York 2.6.  
 s.s. *Frode* afg. Aalborg 9.6. til New York.  
 s.s. *Fylla* pass. Helsingør 7.6.

## G

s.s. *Georgia* afg. Gdynia 23.5. til Santos.  
 s.s. *Gerda* afg. Danzig 6.6.  
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 2.6. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Gerda Toft* forv. ank. Halifax 13./14.6.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Kobe 8.6.  
 s.s. *Gorm* afg. Madeira 12.6. til Lissabon.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Los Angeles 31.5.  
 s.s. *Grete* ank. Aalborg 12.5.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Køge 10.6.  
 s.s. *Gudrun* ank. Helsingør 2.6.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. New York 5.6.  
 s.s. *Gunhild* ank. Lybæk 6.6.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Bridgeport 26.5.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 25.5. til Bangkok.  
 s.s. *Gyda* ank. Alexandria 3.6. p. R. t. Tel Aviv.

## H

s.s. *H. H. Petersen* oplagt.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Hamburg 11.6.  
 s.s. *Halfdan* forv. afg. Danzig 13.6. til Tallinn og Riga.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Whitehaven 9.6.  
 s.s. *Hanne* ank. Tallinn 2.6.  
 s.s. *Hans Broge* ank. Kbhvn. 8.6.  
 s.s. *Hans*, From, afg. Hammerhavnen 14.6.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Aberdeen 17.5.  
 s.s. *Harald* ank. Danzig 12.6.  
 s.s. *Harriet* ank. Valencia 3.6.  
 s.s. *Helga* afg. Tocopilla 30.5.  
 s.s. *Helene* pass. Helsingør 7.6.  
 s.s. *Helwig* ank. Vlissingen 4.6. p. R. t. London.  
 s.s. *Henry Tegner* afg. Methil 8.6. til Haderslev.  
 m.s. *Herdis* pass. Gibraltar 9.6. p. R. t. Malaga.  
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 26.5. til Barcelona.  
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 8.6.  
 s.s. *Holland* ank. Rouen 7.6.  
 m.s. *Hulda Mærsk* afg. Panama 4.6.

## I

m.s. *India*, Krarup, ank. Hamburg 13.6. udg.  
 s.s. *Inga*, Holm, ank. Tyne 9.6.  
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Dungeness 3.6. p. R. t. Casablanca.  
 s.s. *Inger Toft* ank. Antwerpen 7.6.  
 s.s. *Inger* ank. Dakar 26.5.  
 s.s. *Irene Maria*, Liisberg, ank. Bordeaux 30.5.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Hamburg 10.6.

s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Danzig 11.6. til Rotterdam.  
 s.s. *Ivar* afg. Baltimore 28.4. i Timecharter.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 11.6.  
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Bordeaux 7.6.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Harburg 10.6.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, afg. Singapore 9.6. til Aden hjg.  
 s.s. *Jenny* ank. Liverpool 6.6.  
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Texas City 8.6.  
 s.s. *Johanne* afg. Kolka 1.6.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Fredericia 6.6.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 14.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* ank. Barcelona 9.6.  
 s.s. *Juliane* pass. Helsingør 9.6. sydg.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Suez 12.6. til Aden udg.  
 s.s. *Jutta* afg. Mazagan 7.6.  
 s.s. *Jytte* afg. Lybæk 23.5. til Wiborg.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Goole 13.6.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Lake Charles 9.6. til Pensacola.  
 s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. New York 10.6.  
 s.s. *Karen* pass. Hanstholm 28.5. p. R. t. Stansgate.  
 s.s. *Karen Toft* afg. Aalborg 11.6.  
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 31.5.  
 s.s. *Katholm* forv. afg. Danzig 14.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Baton Rouge 26.5.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Riga 6.6.  
 s.s. *Kentucky* ank. New Orleans 9.6.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Port Said 13.6. til Antwerpen hjg.  
 s.s. *Kirsten* pass. Helsingør 2.6.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. London 8.6.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, ank. Antwerpen 11.6.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuellas.  
 s.s. *Knud* forv. afg. Nakskov 13.6. til Nykøbing F.  
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 7.6. til Sunderland.  
 s.s. *Knut* lader i Kbhvn. 13.6. for Grønland.  
 s.s. *Kongea* oplagt.

## L

s.s. *Laila* ank. New York 31.5.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Singapore 12.6. til Bangkok udg.  
 s.s. *Lars Kruse* afg. Shields 9.6. til Arkangelsk.  
 m.s. *Laura Mærsk* afg. Manila 8.6.  
 s.s. *Laura* afg. Zeebrügge 7.6.  
 s.s. *Leise Mærsk* afg. Havana 8.6.  
 m.s. *Lexa Mærsk* afg. København 27.5.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Safi 9.6.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. New York 6.6.  
 s.s. *Lilian* afg. Barry 2.6.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Partington 9.6.  
 s.s. *Lily* pass. Prawl Pt. 8.6. østg.  
 s.s. *Linda* pass. Dungeness 4.6.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. København 8.6. til Bo'ness.  
 s.s. *Lotta* ank. Wiborg 6.6.  
 s.s. *Lotte* afg. Helsingør 3.6. til Danzig.  
 m.s. *Louisiana* ank. Aarhus 11.6.  
 m.s. *Lundby* afg. 9.6. Montreal/Panama Canal.  
 s.s. *Lynæs* pass. Holtenau 4.6.

## M

s.s. *Magnus* afg. Kbhvn. 14.6. til Dunkirk.  
 s.s. *Maja* ank. Stettin 5.6.  
 m.s. *Malaya*, Nielsen ank. Hamburg 13.6. hjg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Moncton N.B. 10.6.  
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. New York 8.6.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. New York 8.6. til Norfolk.  
 s.s. *Margrete* ank. Uleåborg 3.6.  
 s.s. *Margrethe* ank. London 13.6.  
 s.s. *Marianne* ank. Härnösand 30.5.  
 s.s. *Maria* ank. Terneusen 4.6.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Tampico 4.6.  
 s.s. *Marie Toft* ank. Ymuiden 13.6.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Port Talbot 9.6.  
 s.s. *Marna* afg. Cristobal 27.5.  
 m.s. *Marocco* afg. Nemours 12.6. til Oran.  
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Cadiz 31.5.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Gibraltar 4.6.  
 s.s. *Marx* ank. Ghent 4.6.  
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 7.6. til River Plate.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Thamshavn 9.6.  
 m.s. *Meonia*, Frederiksen, ank. Hamburg 11.6. udg.  
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 23.5.  
 s.s. *Mette* afg. Ardrossan 12.5. til Island.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Hongkong 12.5.  
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 10.6. til Antwerpen.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Rouen 12.6.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* oplagt.  
 s.s. *Najaden* pass. Helsingør 3.6.  
 s.s. *Nancy* ank. Bayonne 1.6.



**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filltalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS



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

s.s. *Nerma* ank. Dakar 29.5.  
 s.s. *Nevada* afg. Rio 11.6. til Madeira.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Cochín 15.5.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Shanghai 2.6.  
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Færøerne 2.6.  
 s.s. *Niobe* afg. Aviles 6.6.  
 s.s. *Norco* ank. Odense 7.6.  
 m.s. *Nordbo* ank. Osaka 1.6.  
 s.s. *Nordborg* afg. Safi 8.6.  
 s.s. *Nordby* ank. Kbhvn. 8.6.  
 m.s. *Norden* ank. Balboa 2.6. p. R. t. New York  
 m.s. *Nordfarer* ank. New York 4.6.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Nakskov efter Reparation.  
 m.s. *Nordhval* afg. Osaka 26.5. til Vancouver.  
 m.s. *Nordkap* afg. Baltimore 22.5. til Rio.  
 s.s. *Nordlys* ank. Mackenzie (Guyana) 1.6.  
 m.s. *Nordpol* ank. Yokohama 28.5.  
 m.s. *Nordvest* afg. New Orleans 2.6. til Galveston.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Progreso 10.6.

## O

s.s. *Odin* afg. Göteborg 14.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Olga* afg. Vlissingen 7.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Olga S.* ank. Alexandria 28.5.  
 s.s. *Olaf* afg. Sydney 30.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Burntisland 23.5.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. St. Kitts 7.6.  
 m.s. *Oregon* afg. Kbhvn. 20.5. til River Plate.  
 s.s. *Orion* afg. New York 8.6. til Aruba.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Aarhus 10.6.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Arkangelsk 5.6.  
 s.s. *Ove Toft* ank. Antwerpen 9.6.

## P

s.s. *P. N. Damm* afg. Helsingør 20.5. til Bissau.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Aden 10.6. til Singapore udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Danzig 6.6.  
 s.s. *Paula* ank. Preston 4.6.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Portland 4.6. til Yokohama udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Hongkong 31.5.  
 s.s. *Polly* afg. Wasa 31.5.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. London 8.6.

## R

s.s. *Ragnhild* ank. York 3.6. p. R. t. Philadelphia.  
 s.s. *Randa* ank. Leith 6.6.  
 s.s. *Riga* afg. Göteborg 10.6. til London.  
 s.s. *Rigmor* ank. Koivisto 5.6.  
 s.s. *Rikke* pass. Hirtshals 6.6. p. R. t. La Rochelle.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Antwerp 7.6.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 14.5. til Hamburg.  
 s.s. *Robert* ank. Grangemouth 2.6.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Madras 6.6.  
 s.s. *Rosenborg* afg. Safi 8.6.

## S

s.s. *Saga* forv. afg. Stettin 13.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Middlesbrough 6.6.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Gdynia 6.6.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Seaham 9.6.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Boulogne 12.6.  
 s.s. *Seine* forv. afg. Dunkirk 13.6. til Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Ramea N.F. 6.6.  
 m.s. *Selandia*, Vøring, afg. Port Said 10.6. til Marseilles lvg.  
 s.s. *Selma* afg. London 6.6.  
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 29.5.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Las Palmas 10.6. til Sydney udg.  
 s.s. *Sicilien* forv. afg. Kbhvn. 14.6. til Antwerpen.  
 s.s. *Sigrud* ank. Antwerpen 3.6.  
 s.s. *Sigrun* forv. afg. Kbhvn. 13.6. til Helsingør, Frederikssund og Aarhus.

s.s. *Silkeborg* ank. San Juan 9.6.  
 s.s. *Skaane*, Kylvn, afg. La Pallice 10.6.  
 s.s. *Skagen* afg. Hull 13.6. til Newcastle.  
 s.s. *Skagerak* ank. Gdynia 2.6.  
 s.s. *Skandia* afg. London 3.6. til Bay Town.  
 s.s. *Skjold* forv. afg. Havre 14.6. til Dunkirk, Middelfart og Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg* afg. Gdynia 8.6.  
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 13.6. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Balboa 2.6.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. St. Johns N.F. 3.6.  
 s.s. *Sophie* ank. London 3.6.  
 s.s. *Stadion II* forv. afg. Scrapsborg 14.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Philadelphia 10.6. til Gdynia.  
 s.s. *Stella* ank. Kbhvn. 3.6.  
 m.s. *Stensby* afg. Galveston 3.6. til Cornerbrook, Dalhousie og Montreal.  
 m.s. *Stjerneborg* ank. Boston 11.6.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, afg. Grangemouth 9.6. til Goole.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Safi 7.6.  
 s.s. *Svanhild* ank. Portland 7.6.  
 s.s. *Svanholm* forv. afg. 13.6. til Nykøbing M.  
 s.s. *Svava* forv. afg. Antwerpen 13.6. til Kbhvn., Horsens og Odense.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Philadelphia 1.6. til Gäfle.  
 s.s. *Soborg* ank. Kemi 9.6.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 10.6. til Manchester, Liverpool og Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Newcastle NSW 28.5.  
 s.s. *Tanja* ank. Vigo 6.6.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Boston 16.6.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Tallinn 13.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Tekla* ank. Liverpool 8.6.  
 s.s. *Tennessee* ank. Kbhvn. 11.6.  
 m.s. *Thyra S.* pass. Dover 9.6. østg.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt.  
 s.s. *Tonisk* afg. Randers 10.6. til Antwerpen.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prinzapolka 29.5.  
 s.s. *Transporter* ank. Blyth 9.6.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Æbeltoft 14.6.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 12.6. nordover.  
 s.s. *Tula* ank. Beyrouth 13.6.  
 m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 7.6. til Alexandria.  
 m.s. *Tureby* ank. 12.6. Rio de Janeiro, derefter Santos/Buenos Aires.

## U

s.s. *Uffe* ank. Kbhvn. 11.6.  
 s.s. *Ulla* afg. Santos 31.5.  
 s.s. *Ulrik Holm* lossen i Kbhvn. 13.6.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Yawata 13.6.

## V

s.s. *Valborg* ank. London 8.6.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Kbhvn. 11.6.  
 s.s. *Venus* ank. New York 3.6.  
 s.s. *Viborg* ank. Workington 10.6.  
 s.s. *Viola* pass. Spurn Head 9.6. udg.  
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 20.5. til River Plate.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Vancouver B.C. 4.6.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Rotterdam 6.6.  
 s.s. *Willh. Colding* ank. Tyne 5.6.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 11.6.

## Y

s.s. *Yrsa* forv. afg. 13.6. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Partington 13.6.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVNTlf. 12.432  
12.267  
12.732**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 388-7488-15782

Amaliegade 43,

Efter Kl. 8 Ordrup 3086

København K.

Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødenheder

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

## FRAGT- &amp; PASSAGER RUTER

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
Brasilien — Nordafrika — Italien —  
Spanien — Portugal — Frankrig —  
Belgien — Tyskland — Storbritannien —  
Island — Norge — Sverige — Danmark —  
Lettland — Litauen — Estland —

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgeber-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zatetta".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSSEN . YMUIDEN**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 14. Juni 1939.

Nr. 24.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

1785. (T). Sverige S.-Kyst. Ystad. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.  
(U. f. s. Nr. 23/1590. Stockholm 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Ystad* paa c. 55° 23' N. 13° 48' E. er midlertidigt inddraget for Eftersyn.  
(E. f. S. Nr. 21/1560 1939.)
1786. (T). Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Lystønde inddrages midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 23/1588. Stockholm 1939.)  
I den sidste Halvdel af Juni d. A. vil Lystønden *Fårösund norra* paa c. 57° 54',<sub>9</sub> N. 19° 02',<sub>0</sub> E. blive inddraget i et Tidsrum af c. 14 Dage for aarligt Eftersyn.
1787. Sverige. Gotland E.-Kyst. Slite. Ledefyr tændt.  
(U. f. s. Nr. 23/1589. Stockholm 1939.)  
Ved *Slite* Havn er tændt et Sæt Ledefyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde er for Bagfyret 7 m og for Forfyret 5 m. Afstanden mellem Fyrene er 38 m. Overet i Pejling c. 270° leder Fyrene gennem Indsejlingen til *Slite* Havnebassin.  
*Slite hamn, yttre* Fyr: 57° 42',<sub>55</sub> N. 18° 48',<sub>70</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 20/1460 1939. Kort Nr. 182.)
1788. (T). Sverige E.-Kyst. Luftfyr slukkes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 23/1587. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Luftfyr er slukket fra den 10. Juni til den 10. Juli d. A., hvorefter de tændes uden nærmere Meddelelse.
- |                      |         |  |
|----------------------|---------|--|
| a. <i>Södertälje</i> | Luftfyr | c. 59° 12', <sub>5</sub> N. 17° 38', <sub>4</sub> E. |
| b. <i>Krokek</i>     | —       | c. 58° 40', <sub>0</sub> N. 16° 26', <sub>5</sub> E. |
| c. <i>Norrköping</i> | —       | c. 58° 34', <sub>4</sub> N. 16° 15', <sub>3</sub> E. |
1789. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønde inddrages midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 23/1586. Stockholm 1939.)  
I den sidste Halvdel af Juni d. A. vil Lystønden *Stora Vindåsen* paa c. 59° 11',<sub>1</sub> N. 18° 30',<sub>1</sub> E. blive inddraget i et Tidsrum af c. 14 Dage for aarligt Eftersyn.

1790. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 23/1584. Stockholm 1939.)

Omkring den 20. Juni d. A. ombyttes Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. 59° 35' N. 19° 56' E. midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr. Fyrkarakter og Signaler iøvrigt uforandret.

1791. Estland. Finske Bugt. Makhholm. Sømærke flyttet.

(N. t. M. Nr. 4/24. Tallinn 1939.)

E. f. S. Nr. 22/1641 1939 annulleres og erstattes med:

Den hvidmalede Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 31',<sub>8</sub> N. 26° 48',<sub>8</sub> E. er flyttet til 59° 31',<sub>8</sub> N. 26° 48',<sub>2</sub> E.  
(Kort Nr. 184.)

1792. (T). Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib midlertidig ombyttet.

(N. t. M. Nr. 4/22. Tallinn 1939.)

Fyrskibet *Tallinn* paa c. 59° 43' N. 24° 43' E. er midlertidig ombyttet med Fyrskibet *Reserv*, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 5<sup>s</sup>, Pause 25<sup>s</sup>.

1793. Estland. Finske Bugt. Tallinn Havn. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 4/19, 4/20 og 4/21. Tallinn 1939.)

1. Fyret paa Hovedet af N.-Molen paa c. 59° 27' N. 24° 46',<sub>5</sub> E., som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, er nu anbragt i et firkantet, hvidmalet Fyrtaarn. Flammens Højde: 14,7 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 109° til 289°.

2. Taagesignalet med Nautofon ved det hvide Blinkfyr paa N.-Siden af det N.-lige Havneindløb (c. 59° 26',<sub>9</sub> N. 24° 46',<sub>5</sub> E.) er flyttet til NW.-Siden af det i (1) nævnte Fyrtaarn.

(Kort Nr. 183.)

1794. Estland. Muhu Väin (Moon Sund). Triigi Havn. Fyrbaake genopført paa ny Plads.

(N. t. M. Nr. 4/23. Tallinn 1939.)

*Triigi* Havn Fyrbaake er genopført og samtidig flyttet fra Yderenden til Inderenden af Pieren. Iøvrigt er Fyret uforandret.

c. 58° 35',<sub>5</sub> N. 22° 43',<sub>3</sub> E.

(E. f. S. Nr. 18/1332 1939.)

1795. Letland. Ventspil (Windau). Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 6/15. Riga 1939.)

Nedennævnte Fyr forandres uden nærmere Meddelelse den 1. Juli d. A., som følger:

1. Det røde, faste Fyr paa c. 57° 23',<sub>8</sub> N. 21° 32',<sub>5</sub> E., ved E.-Siden af Indløbet til Fiskerihavnen, forandres til at vise grønt, fast Lys.

2. Det grønne Blinkfyr paa c. 57° 23',<sub>8</sub> N. 21° 32',<sub>3</sub> E., overfor Fiskerihavnen, forandres til at vise rødt Et-Blink. Fyret bliver synligt i Pejlinger fra 229° til 49°.

(Kort Nr. 181.)

1796. Tyskland. Hiddensee. Dornbusch. Oplysning om Fyr.

(N. f. S. Nr. 23/2313. Berlin 1939.)

*Dornbusch* Fyr paa c. 54° 36' N. 13° 07' E. er blevet elektrificeret og viser Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 2,4<sup>s</sup>, Mørke 7,6<sup>s</sup>. Synsvidde: 25 Sm for hvidt og 19,5 Sm for rødt Lys.

Som Reserve anvendes Gasbelysning. Karakteren bliver da Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 3,6<sup>s</sup>, Mørke 6,4<sup>s</sup>. Synsvidde: 20,5 Sm for hvidt og 16 Sm for rødt Lys.

Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 187, 188, 180 og 181.)

## 1797. Tyskland. Warnemünde NW. Vrag fjernet.

(N. f. S. Nr. 23/2315. Berlin 1939.)

Vraget af Motorbaaden, der laa sunket paa c.  $54^{\circ} 13',_0$  N.  $12^{\circ} 02',_9$  E., er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 23/1716 1939.)

(Se Tillæg.)

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

## 1798. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Tids- og Vindsignaler indstilles midlertidig.

Paa Grund af Eftersyn vil fra den 10. Juli til den 23. Juli d. A., begge Dage inklusive, Tids- og Vindsignalerne ikke blive afgivet fra Lodshuset paa S.-Molen.

*Helsingør*: c.  $56^{\circ} 02',_1$  N.  $12^{\circ} 37',_4$  E.

## 1799. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernakø. Munkeby Fyr forandret.

*Munkeby Fyr* paa  $55^{\circ} 01' 24''$  N.  $10^{\circ} 16' 35''$  E. er forandret saaledes, at den grønne Lysvinkel mellem Pejlingerne  $270^{\circ}$  og c.  $273^{\circ}$  er bortfaldet, saa Fyret nu viser rødt Lys fra Pejling  $268^{\circ}$  til  $273^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 1/32 1939. Kort Nr. 170, 152, 150, 185 og 126. Fyr-Fort. Nr. 759.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1800. (T). Danmark. Kattegat. Tisvilde-Liseleje. Skydeøvelser. Advarsel.

Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der fra den 16.—22. Juni og fra den 3.—8. Juli d. A., hver Søgnedag fra Kl. 0800 til Kl. 1300, blive afholdt Skarpskydning med Kanoner og Maskingeværer i Skydeterrænet paa *Melby Overdrev*.I ovennævnte Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen fra *Tangvejens* Skæring med Kystrevlen, c. 2300 NE. for *Liseleje*, til en Linie i NW.—SE., c. 400 m W. for *Stængehuset* i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*, spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 6000 m fra Kysten.En Time før Skydningens Begyndelse hejses et rødt Flag med hvid Spuns paa hver af 4 Flagstænger, der staar: 1) c. 900 m E. for *Liseleje*, c. 800 m fra Kysten, 2) i Kystrevlen, c. 600 m NNE. for *Liseleje*, 3) c. 700 m W. for *Stængehuset*, c. 600 m fra Kysten og 4) i Klitrækken c. 600 m W. for *Stængehuset*.

Flagene nedhales umiddelbart efter Skydningens Ophør.

*Tisvilde Hegn*: c.  $56^{\circ} 03'$  N.  $12^{\circ} 03'$  E.

## 1801. (T). Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib midlertidig ombyttet.

Fyrskibet *Østre-Flak* paa c.  $56^{\circ} 58'$  N.  $10^{\circ} 54'$  E. er midlertidig ombyttet med et Reserveyrskib af samme Udseende, men som paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserve“. Synsvidden er forøget til 13 Sm. Tonehøjden for Taagesignalet er ændret til 525 c/s. Iøvrigt er Fyr, Taagesignal og Radiofyr uforandret.

(E. f. S. Nr. 20/1490 1939.)

## 1802. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*:  $5,9$  m, i *Svaneholm* Fyrlinie:  $5,7$  m, i *Sælhundeholm* Løb:  $4,2$  m, i *Gaaseholm* Løb:  $2,0$  m, i *Svaneholm* Løb:  $0,3$  m og i *Kobberø* Løb:  $2,5$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn  $5,9$  m over *Havrevlen* og  $5,7$  m i *Svaneholm* Fyrlinie, og  $4,2$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a.  $56^{\circ} 43'$  ( $16''$ ) N.  $8^{\circ} 13'$  ( $08''$ ) E. —  $3,1$  m.b.  $56^{\circ} 43'$  ( $08''$ ) N.  $8^{\circ} 13'$  ( $23''$ ) E. —  $3,0$  m.c.  $56^{\circ} 42'$  ( $34''$ ) N.  $8^{\circ} 13'$  ( $20''$ ) E. —  $1,8$  m.

(E. f. S. Nr. 21/1572 1939. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1803. Norge. Mindværffjorden. Skjelva Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 10. Oslo 1939.)  
Skjelva Fyr paa c.  $65^{\circ} 43',_2$  N.  $12^{\circ} 18',_8$  E. er forandret og lyser nu, som følger:  
1.—9. Som før.  
10. Hvidt Lys med En-Formørkelser i Pej. fra  $192^{\circ}$  til  $205^{\circ}$ .  
11. Rødt — — — — —  $205^{\circ}$  -  $212^{\circ}$ .  
12. Hvidt, fast Lys — — — — —  $212^{\circ}$  -  $215^{\circ}$ .
1804. (T). Norge. Haugesund. Kvalen. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
(K. f. F. Nr. 10. Oslo 1939.)  
Taagesignalet ved Kvalen Fyr paa c.  $59^{\circ} 25',_9$  N.  $5^{\circ} 14',_6$  E. vil være ude af Virksomhed om Natten indtil c. den 25. Juni d. A.
1805. Tyskland. Amrumbank Fyrskib. Radiostations Tjenestetid.  
(N. t. M. Nr. 23/2413. Berlin 1939.)  
Der findes nu konstant Vagt ved Radiostationen om Bord i Fyrskibet *Amrumbank*.  
c.  $54^{\circ} 33'$  N.  $7^{\circ} 53'$  E.
1806. (T). Tyskland. Elben. Fyrskibe midlertidig ombyttet.  
(N. f. S. Nr. 23/2415. Berlin 1939.)  
a. Fyrskib *Elbe 3* (*Senator Brockes*) paa c.  $53^{\circ} 58'$  N.  $8^{\circ} 30'$  E. er midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet *Bürgermeister Bartels*.  
b. Fyrskib *Elbe 2* (*Bürgermeister Bartels*) paa c.  $54^{\circ} 00'$  N.  $8^{\circ} 25'$  E. er midlertidig ombyttet med Fyrskibet *Bürgermeister Kirchenpauer*.  
Fyrkarakterer og Taagesignaler er uforandret.
1807. Holland. Zeegat van Terschelling. Noordwestgronden. Tønde flyttet.  
(B. a. Z. Nr. 132/1715. 's-Gravenhage 1939.)  
Den hvide og sorte, lodret stribede Tønde med Diamant „N—W“ er flyttet til  $53^{\circ} 25' 08''$  N.  $5^{\circ} 04' 00''$  E.  
(Kort Nr. 91.)
1808. (P). Holland. Zeegat van Terschelling. Vlieland (Vuurduin) Fyr forandres.  
(B. a. Z. Nr. 121/1652. 's-Gravenhage 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Vuurduin* røde og hvide Fyr med En-Formørkelser paa c.  $53^{\circ} 18'$  N.  $5^{\circ} 04'$  E. fra at vise En-Formørkelser hver  $8^s$ . til at vise En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ .  
(Kort Nr. 91.)
1809. Skotland. Indløbet til Tay Floden. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 1223. London 1939.)  
Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Buddon Ness* Bagfyr, der er beliggende paa c.  $56^{\circ} 28'$  N.  $2^{\circ} 45'$  W.:  
a.  $3,3$  m —  $2,39$  Sm —  $119^{\circ}$ .  
b.  $5,5$  m —  $2,46$  Sm —  $118^{\circ}$ .  
c.  $4,9$  m —  $3,18$  Sm —  $113^{\circ}$ .  
d.  $5,8$  m —  $3,05$  Sm —  $114^{\circ}$ .  
e.  $6,1$  m —  $2,70$  Sm —  $116^{\circ}$ .

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1810. (T). England S.-Kyst. Portsmouth Anduvning. Flaadeøvelser. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1247. London 1939.)  
Mandag Nat den 3. Juli og Tirsdag Nat den 4. Juli d. A. vil der finde Flaadeøvelser Sted ved Anduvningen til *Portsmouth*. Under Øvelserne vil en Del af de deltagende

Skibe sejle med stærk Fart og med blændede Lanterner og fra adskillige Stationer vil elektriske Lyskastere være i Virksomhed. Tillige vil der blive anvendt kunstig Røgudvikling, og Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at Synsvidden kan forventes betydelig indskrænket.

a. c. 50° 42' N. 1° 00' W.    b. c. 50° 39' N. 1° 37' W.

**1811. England S.-Kyst. Torquay Harbour. Tønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1224. London 1939.)

Varpetønden paa 50° 27' (30") N. 3° 31' (40") W., c. 110 m 230° fra det røde, faste Fyr paa *Haldon Pier*, er permanent inddraget.

**1812. (T). Skotland W.-Kyst. Mull of Kintyre S. Undervandshindringer. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 1245. London 1939.)

Omkring den 29. Juni d. A. udlægges Undervandshindringer i følgende to Omraader:

a. Mellem Pejlingerne 190° og 162° fra *Mull of Kintyre* Fyr med en Radius af 2 til 3 Sm.

b. Mellem de i (a) nævnte Pejlinger med en Radius af 5 til 7 Sm.

Man advares imod at ankre i de ovennævnte Omraader.

*Mull of Kintyre* Fyr: c. 55° 19' N. 5° 48' W.

**1813. Irland E.-Kyst. Belfast Lough. Undervandshindring fjernet. Vragmærkeskib inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1233. London 1939.)

Undervandshindringen paa 54° 40' (45") N. 5° 47' (00") W. er fjernet og det udlagte Vragmærkeskib inddraget.

(E. f. S. Nr. 5/356 1939.)

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**

**1814. Frankrig. Douarnenez. Sejladsforskrift.**

(A. a. N. Nr. 21/1507. Paris 1939.)

Paa Grund af igangværende Arbejder i Løbet mellem *Rocher de l'Ermitage (Ile Flimiou)* og Fastlandet skal Sejladsen foregaa N. om *Ile Flimiou*.

*Rocher de l'Ermitage*: c. 48° 06',<sub>0</sub> N. 4° 19',<sub>7</sub> W.

**1815. Spanien NW.-Kyst. Isla Sálvora. Radiofyr atter i Virksomhed.**

(A. a. l. N. Nr. 11/293. San Fernando 1939.)

*Isla Sálvora* Radiofyr paa c. 42° 27',<sub>8</sub> N. 9° 00',<sub>8</sub> W. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 46/3290 1938.)

**1816. Spanien NW.-Kyst. Cabo Silleiro. Radiofyr atter i Virksomhed.**

(A. a. l. N. Nr. 11/260. San Fernando 1939.)

*Cabo Silleiro* Radiofyr paa c. 42° 06',<sub>2</sub> N. 8° 53',<sub>8</sub> W. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 9/781 1937.)

**VII. Mexikanske Havbugt, Karalbiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**

**1817. Argentina. Bahia Blanca. Puerto Belgrano. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1254. London 1939.)

Paa Yderenden af den forlængede W.-lige Bølgebryder er paa c. 38° 54' N. 62° 06' W., c. 1540 m 190½° fra Signalstationen, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. Firkantet Fyrbaake.

1818. **Argentina. Bahía Vera. Caleta Raso. Fyr atter normalt.**  
 (N. t. M. Nr. 1243. London 1939.)  
 Den røde Lysvinkel i *Cabo Raso* Gruppe-Blinkfyr paa c. 44° 21' S. 65° 14' W.  
 er atter tændt.  
 (E. f. S. Nr. 20/1512 1939.)

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1819. **Spanien S.-Kyst. Fyr atter tændt.**  
 (A. a. l. N. Nr. 11/273. San Fernando 1939.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt og i Orden:  
 Fyrene ved *Puerto de Motril*. c. 36° 43' N. 3° 31',<sub>5</sub> W.  
*Cabo Sacratif* Fyr: c. 36° 41',<sub>4</sub> N. 3° 28',<sub>0</sub> W.  
 (E. f. S. Nr. 25/2095 1937.)
1820. **Spanien S.-Kyst. Punta Sabinal. Fyr atter tændt.**  
 (A. a. l. N. Nr. 11/294. San Fernando 1939.)  
*Punta Sabinal* Fyr paa c. 36° 40',<sub>8</sub> N. 2° 41',<sub>9</sub> W. er atter tændt og i Orden.  
 (E. f. S. Nr. 19/1452 1939.)
1821. **Spanien E.-Kyst. Cabo Gata—Den franske Grænse. Fyr atter tændt.**  
 (A. a. l. N. Nr. 11/275. San Fernando 1939.)  
 Fyrene og Havnefyrene paa Kysten mellem *Cabo Gata* og den franske Grænse  
 er atter tændt og i Orden.  
*Cabo de Gata*: c. 36° 43' N. 2° 11',<sub>2</sub> W.  
 (E. f. S. Nr. 17/1282 1939.)
1822. **Baleारiske Øer. Isla de Menorca. Puerto de Mahón. Skibsfartshindringer fjernet.**  
 (A. a. l. N. Nr. 11/296. San Fernando 1939.)  
 Indløbet til *Puerto de Mahón* er fuldstændig renset for Hindringer for Sejladsen.  
 c. 39° 52' N. 4° 18' E.
1823. **Italien. Tyrenske Hav. Capri. Punta lo Capo (Tiberio). Fyr forandret.**  
 (N. f. S. Nr. 21/2157. Berlin 1939.)  
*Punta lo Capo* Fyr paa c. 40° 33',<sub>6</sub> N. 14° 15',<sub>8</sub> E. er forandret til at vise hvidt  
 Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>. Fyret er synligt i Pejlinger fra 112° til 326°.  
 (E. f. S. Nr. 22/1711 1938.)
1824. **Sicilien N.-Kyst. Capo Milazzo Fyr forandret.**  
 (N. f. S. Nr. 22/2253. Berlin 1939.)  
*Capo Milazzo* Fyr paa c. 38° 16' N. 15° 14' E. er forandret til at vise hvidt Et-  
 Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>2</sub><sup>s</sup>, Mørke 0,<sub>8</sub><sup>s</sup>. Synsvidde: 21 Sm.  
 (E. f. S. Nr. 19/1455 1939.)
1825. **Sicilien S.-Kyst. Sciacca. Fyr forandret.**  
 (N. f. S. Nr. 21/2159. Berlin 1939.)  
 Det grønne Fyr med En-Formærkelser paa c. 37° 30',<sub>1</sub> N. 13° 04',<sub>9</sub> E. er forandret  
 til at vise grønt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 8 Sm. Sort og  
 hvidt, vandret stribet Gittertaarn.
1826. **Georgia. Sorte Hav. Batum. Oplysning om Fyrbelysning.**  
 (N. t. M. Nr. 1240. London 1939.)  
 1. Ved Indløbet til *Chorolch* Floden er paa c. 41° 36' N. 41° 33' E., 5 Sm 220°  
 fra *Batum* hvide Blinkfyr, tændt et nyt Fyr, der viser rødt og grønt Et-Blink hver 9<sup>s</sup>.  
 Flammens Højde: 13 m. En c. 10 m høj Fyrbaake. Fyret lyser, som følger:  
 a. Grønt i Pejl. fra 24° til 90°. b. Rødt i Pejl. fra 90° til 204°.  
 Fyret er ubevogtet.  
 2. Lys- og Klokketønden tæt NW. for (1) er permanent inddraget.

1827. (T). Tunis. Bancs des Kerkennah. Lystønde slukket.  
(A. a. N. Nr. 21/1509. Paris 1939.)  
Lystønde No. 4 paa c. 34° 53',<sub>3</sub> N. 11° 47',<sub>1</sub> E. er for Tiden slukket.
1828. Tunis. Ras Enghela N. Banke.  
(N. f. S. Nr. 21/2165. Berlin 1939.)  
En Banke, *Sentinelle Bank*, med 87 m Vand ligger paa c. 38° 02',<sub>1</sub> N. 9° 41',<sub>1</sub> E.,  
c. 40 Sm N. for *Ras Enghela*.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1829. Bugten ved Aden. Aden. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 1229. London 1939.)  
En Stangbaake med Diamant er opført paa c. 12° 49' N. 45° 00' E., 1,<sub>67</sub> Sm  
28½° fra *Aden Clock Tower*.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1830. Sunda Øerne. Banka NE.-Kyst. Farvandet ved Pangkal Pinang. Grunde.  
(B. a. Z. Nr. 126/1633. 's-Gravenhage 1939.)  
I Nærheden af *Elliot Reef* er fundet nedennævnte Grunde, som følger:  
a. En Grund med 4¾ m mindste Dybde ved Lavvande (Koral). 2° 04' 04" S.  
106° 18' 20" E. 35 m i Diameter.  
b. En Grund med 3½ m mindste Dybde ved Lavvande (Koral). 2° 03' 49" S.  
106° 17' 47" E. c. 100 m i Diameter.  
c. En Pule med 3¾ m mindste Dybde ved Lavvande (Koral). 2° 03' 24" S.  
106° 18' 22" E.  
d. En Pule med 7½ m mindste Dybde ved Lavvande (Koral). 2° 04' 56" N.  
106° 19' 04" E.
1831. Siam Bugt. Pulo Tioman SE. Vrag.  
(N. t. M. Nr. V/59. Bangkok 1939.)  
Vraget af Motorskibet *Mahim* ligger sunket i 42 m Vand paa c. 2° 40' N. 104° 17' E.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

#### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- | Kort<br>eller<br>Bogs<br>Nr. |  |
|------------------------------|--|
| <i>England:</i>              |  |
| R 650                        | Plans on east coast of Africa.                                       |
| R 1234                       | Africa, West Coast. — Port Nolloth.                                  |
| R 2133                       | Japan. — Harbours on north coast of Honshu.                          |
| † 138                        | Japan. — Saigo and Ohama harbours.                                   |
| † 357                        | Japan. — Harbours in Kii channel.                                    |
| T                            | Supplement No. 6 to West Indies Pilot, Vol. II.                      |
| T                            | Supplement No. 2 to Mediterranean Pilot, Vol. I.                     |
| <i>Tyskland:</i>             |  |
| N D 59                       | Neustädter Bucht.  |
| T                            | I. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1939.<br>(Se Tillæg.) |



## Tillæg.

### I. Østersøen.

1832. Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib genudlagt.  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Utgrunden* paa c.  $56^{\circ} 21' N.$   $16^{\circ} 15' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 22/1633 1939.)

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

1833. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Uddybning. Midlertidig Afmærkning.  
Til Brug ved en forestaaende Uddybning af *Højestene Løb* er der for hver 500 m anbragt en Pæl paa hver Side af Løbet. Pælene er forsynet med et Flag c. 1 m over daglig Vandstand. Det forventes, at Pælene vil blive staaende til omkring 1. Oktober d. A.  
c.  $54^{\circ} 58' N.$   $10^{\circ} 28' E.$
1834. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lystønder genudlagt.  
Lys- og Klokketønderne *Skrams Flak* c.  $55^{\circ} 01' N.$   $10^{\circ} 12' E.$  og *Knastegrund* samt Lystønderne *Knoldhjørne E.*, *Langtangflak* og *Bjørnø N.* er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 21/1569 1939.)
1835. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommærk NE. Lystønde genudlagt.  
Lystønden *Mommærk NE.* paa c.  $54^{\circ} 56' N.$   $10^{\circ} 03' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 21/1570 1939.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1836. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Lystønde genudlagt.  
Lystønden *Odense Fjord* paa c.  $55^{\circ} 33' N.$   $10^{\circ} 34' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 20/1551 1939.)
1837. Danmark. Limfjorden. Svaneholm Ledefyr. Nyt Forfyr tændes. Fyr flyttes.  
Den 15. Juni d. A. eller snarest derefter tændes *Svaneholm* Ledefyrlinie igen med Forfyret anbragt paa det gamle Bagfyrs Plads ( $56^{\circ} 42' (23'') N.$   $8^{\circ} 14' (39'') E.$ ) og et nyt Bagfyr c. 735 m fra Forfyret. Forfyret iøvrigt uforandret. Bagfyret vises fra en 11 m høj Gittermast og er iøvrigt uforandret.  
Fyrlineiens Retning forbliver uforandret.  
(E. f. S. Nr. 44/3139 1938. Kort Nr. 104. Fyr-Fort. Nr. 568.)

### XI. Bekendtgørelser m. m.

1838. Danmark. Oplysning om Signalstationer.  
Fra Torsdag den 15. Juni d. A. er *Kronborg* Signalstation ( $56^{\circ} 02' (18'') N.$   $12^{\circ} 37' (42'') E.$ ) aaben hele Døgnet for Afsendelse og Modtagelse af Signaltelegrammer.  
Fra samme Dato er der paa *Drogden* Fyr ( $55^{\circ} 32' 11'' N.$   $12^{\circ} 42' 57'' E.$ ) etableret en Signalstation, der ligeledes er aaben hele Døgnet for Afsendelse og Modtagelse af Signaltelegrammer samt for Afgivelse af Meldinger i Henhold til tidligere Bekendtgørelse i E. f. S. Nr. 13/1013 1939.  
(Kort Nr. 133, 132, 130, 125 og 180. Danske Lods, Side 63.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*...og saa en*  
**Carlsberg**

**GAMLE  
eller  
HOF**

Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**  
Stiftet 1899  
Aktiekapital 8 Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 - KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**BRONZE  
PROPELLER**  
fra  
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,  
LONDON

•

*Isørigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpe maskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.  
»Maritime«

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER**

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

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

KALUNDBORG

**CHR. JENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLØR. ADR.  
SCHULTZ

KOLDING

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBBERNAVSKKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Statstelefon Nr. 7

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Telefon Nr. 108, 408 &amp; 618

NØRRESUNDBY

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telgr.-Adr.  
»Lauritzens«Telefon: 3  
» 822

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 25

TORS DAG 22. JUNI 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DEN DANSKE HANDELSFLAADE

Den danske Handelsflaade bestod den 1. Juni af 514 Dampskibe paa 570,289 Brutto Tons, 249 Motorskibe paa 596,251 Brutto Tons, 1,328 Motorsejlere paa 77,312 Brutto Tons og 18 Sejlskibe paa 1,953 Brutto Tons.

I alt var der saaledes den 1. Juni 2109 Skibe paa tilsammen 1,245,805 Brutto Tons. Det tilsvarende Tal vel Nytaar var 2,098 Skibe og 1,232,667 Tons.

### SUBSIDIE-KAPLØBET

Ryfterne svirrer om stadig nye Subsidier til det Engelske Erhvervsliv. Det skulde saaledes ikke være tilstrækkeligt med Statsstøtte til Skibsværfter og Skibsfarten omtrent i sin Helhed, der skulde nu ogsaa gives Støtte til selve Handelen, Transporterne paa Skibene. Nu er Eksportpræmier jo et gammelt kendt Midde, men det er et Skridt videre, man aabenbart kunde tænke at gaa i England. Man vil gennemføre direkte Statsstøtte til Eksporten, og naar man er kommet dertil, er der jo egentlig kun tilbage ogsaa at give Støtte til Importen. Derved kommer man ud i Farcen, men det var maanske ogsaa det heldigste. Vi staar her overfor Skruen uden Ende, og det er altid godt at gøre opmærksom paa, hvad Slutresultatet bliver i saadanne Tilfælde. Det bliver Inflationen, som man lærte den at kende i Tyskland efter Krigen, da 1-Mark Sedler efterhaanden blev til 1 Milliard Mark og mere og alle faste Værdier forsvandt. Verden er unægtelig i Øjeblikket af Lave i en Grad, saa man mindes Forholdene i Tyskland under de skæbnsvangre Aar. Det, der foregaar nu er blot endnu farligere, og det truer med — hvad enten der nu kommer Krig eller ej — at føre hele det europæiske Samfund ud i Kaos, Subsidiekapløbet er et af de uafviselige Symptomer herpaa.

### SUBSIDIER OG KRIGSFORSIKRING I ENGLAND

Den Tilbageholdenhed, som den engelske Regering øjensynlig indtager overfor den endelige Affattelse af Subvention-Byggeprogrammet, har ganske naturligt skabt en Del Nervøsitet hos engelske Redere. Af den første Begejstring ved Bekendtgørelsen om de meget vidtgaaende Subsidier er der aabenbart ikke blevet meget tilbage. Derimod er man blevet stærkt kritisk indstillet overfor alt, hvad der udgaar fra Board of Trade eller afgøres der. Denne Ændring i Stemningen ytrede sig fornylig stærkt ved Redernes Stilling til Regeringens Forslag vedrørende den fremtidige Krigsrisikoorndning. Den ofte omtalte kendte Skibsfartsmand Mr. Watts, Formand for Britain Steamship Co., en af de Redere, der har Aarenes Erfaring bag sig, — udtalte for kort Tid siden, at der var noget galt ved hele Krigsrisikoorndningen, og han henviste til de Tab, der opstaar derved, at Regeringen for et i Krigstjeneste tabt Skib kun vil betale 80 pCt. af den Sum, der fremkommer, naar man fra Anskaffelsesværdien af Skibet trækker de aarlige Afskrivninger. Regeringen mener, at Forskellen mellem Fremskaffelsesprisen og Erstatningsprisen skal betales af Rederens Forsikringsselskab efter Gensidighedsprincippet. Det vil imidlertid kun sige at tage fra den ene og betale den anden dermed. Selv naar man forudsætter, at Byg-

geprisen ikke stiger over den nuværende, ligger de allerede i Dag betydeligt over Anskaffelsessummen. Samtlige Britain Steamship Co.'s Skibe blev f. Eks. bygget til nedsatte Priser, saaledes at Regeringen maatte betale dobbelt saa meget som forudsat for at erstatte Skibene nu. Endvidere har Regeringen slet ikke tænkt paa Muligheden af en yderligere Stigning i Byggeprisen, saaledes at Regeringsudkastet all i alt kun kunde bringe følelige Tab, hvis et Skib gik tabt — uden Tvivl en nydelig Belønning for at man bestilte Skibe i Tider, hvor Skibsfarten ingen Ud-sigter havde. Det er ingen Hemmelighed, sluttede Mr. Watts, at Englands Næringsmiddelforsyning ligger i den fjendtlige Offensivs Brændpunkt. Under det foreliggende Krigsskadeudkast maa Handelsflaaden imidlertid ikke blot udholde de koncentrerede Angreb, men maa ogsaa delvis bære de økonomiske Byrder. Naar ens Land fordrer Skibe af os, for at vinde en Krig, saa maa Rederne efter Fjendtlighedernes Afslutning have deres Skibe tilbage, og hvis Skibene gik tabt eller forringedes, saa maatte de erstattes, Skib for Skib ....

I det engelske Parlament gjorde M. Ropner iøvrigt forleden opmærksom paa, at det nu er tre Maanedes siden, den engelske Regering meddelte, at der vilde blive ydet Støtte til Skibsfarten, men endnu foreligger der ingen Lovgivning herom. Mr. Ropner pegede ogsaa paa, at der hersker Ængstelse blandt de engelske Redere, der har placeret Ordre paa nye Skibe, da de ikke har faaet fuld Besked om, hvilken Støtte, de vil faa. Naar Sagen trækkes ud, kan man frygte at en Række Kontrakter vil blive annulleret. Paa Handelsministerens Vegne oplyste Sekretæren, at der arbejdedes med al mulig Hast, og at Forslaget om Statssubsidier vil blive fremskyndet mest muligt.

Men der er jo unægtelig ogsaa meget at lade Være paa i Øjeblikket. Hvad der i den sidste Uges Tid er sket i Østen, hvor Japan udfordrende og paagaende prøver at feje England til Side og tilføje den engelske Prestige i Østen et dræbende Slag, vil jo nok være et alvorligt *memento*, der kan skubbe Subsidie-Planen lidt i Baggrunden.

### DEN TYSKE SKIBSBYGNING

De tyske Skibsværfter havde 1. April i Aar under Bygning eller i Ordre ialt 303 Skibe paa 897.000 B.R.T. Tonnagen er noget mindre end for 1. Januar da den udgjorde 964.000 Tons.

Bestillingerne fra Udlandet gaar noget ned, mens de tyske Bestillinger holder sig mere uforandret. Følgende Tabel viser Forholdet:

1. Januar 1938	517.000	624.000
1. Januar 1939	508.000	456.000
1. April 1939	504.000	394.000

Hamburger Fremdenblatt kommenterer Statistiken med at sige, at Norge har givet sine Bestillinger i første Række til Sverige og Danmark, og at England ser efter, at ingen Ordre fra Storbritannien gaar til Udlandet. De tyske Værfter har dog fremdeles fuldt op at gøre, tilføjer Bladet.

### STØTTE TIL FRANSK SKIBSFART

Overalt meldes der om Støtte til de forskellige Landes Skibsfart. Den franske *Journal officiel* for 5. Maj indeholder saaledes Teksten til et

Dekret angaaende Gennemførelse af Bestemmelsen i Dekretet af 21. April i Aar om Støtte til Skibsfarten.

Det bestemmes saaledes i § 1, at for de i Dekretet nævnte Kategorier franske Handelsskibe og Fiskefartøjer som:

- 1) maa være bestilt hos franske Værfter eller købt brugt i Udlandet eller bestilt i Udlandet efter 1. Januar 1939 og
- 2) være definitivt overført til fransk Nationalitet mellem 1. Januar 1939 og 31. December 1941, skal der, indtil de bliver 20 Aar gamle, i Tillæg til det Tonnage og Fartsbidrag, fastsat i Kraft af Art. § 2 i Lov af 12. Juli 1934, og under Hensyntagen til de Trafikoefficienten nævnt i Art. § 1 i Dekretet af 21. April 1939, udbetales et Bidrag beregnet paa Grundlag af de i ovennævnte Lovs Artikel 2 bestemte Tonnage- og Fartskalaer. Ved Overførelsen til fransk Nationalitet maa Skibene ikke være over 10 Aar gamle for at nyde godt af disse Bidragsbestemmelser.

Skibe af en Type som ikke findes i den franske Handelsflaade kan dog undtagelsesvis ved speciel Beslutning af Handelsministeren faa Adgang til at nyde godt af disse Bidragsbestemmelser, selv hvis de er over 10 Aar og mindre end 15 Aar gamle ved den endelige Overførelse.

I Dekretets Artikel 3 bestemmes det, at i Aaret 1940 skal de Bidrag som udbetales i Henhold til Loven af 12. Juli 1934, reduceres med 50 pCt. for alle Handels- og Fiskeskibe, som den 1. Januar 1940 er mindst 25 Aar gamle.

### ITALIENS HANDELSFLAADE

Italien udvider sin Handelsflaade meget betydeligt. Inden for et Tidsrum af 10 Aar skal der aarligt bygges 200,000 Ton, og i Øjeblikket er der 400,000 Ton under Bygning paa de forskellige italienske Skibsværfter. Til Rederiet »Italia« har den italienske Regering bevilget et Tilskud paa 14.2 Mill. Lire til Rederiets Ruter paa Nord- og Sydpacifikkysten. Dette Tilskud vil i 1941 stige til 15 Mill. Lire, som aarligt vil tilfalde Rederiet indtil 1957. Rederiet »Tirrenia« faar for Tiden 8,6 Mill. Lire i Statsunderstøttelse, men dette Beløb vil dog fra 1941 blive reduceret til 3 Millioner.

### TRÆLAST-KVOTAEN

Medlemmerne af det europæiske Trælastkartel METEC er blevet indvarslet til et ekstraordinært Møde i Paris den 29. Juni, hvor Eksportørerne sammen med Repræsentanter for de vigtigere Importlande vil drøfte Spørgsmaalet om en Forhøjelse af Aarets Kvota, idet den stadig lige livlige Efterspørgsel paa Trælast synes at tyde paa, at Produktionen efter den fastlagte Plan vil blive utilstrækkelig til at dække det normale Behov i Aar.

Da ETEC-Kartellet stiftedes i Efteraaret 1935, fastlagdes Kvotaen for 1936 til 3,850,000 Stds. Det følgende Aar forhøjedes den til 4,000,000 Stds. for derefter i 1938 at nedgaa til 3,165,000 Stds. Da denne drastiske Nedskæring ikke syntes at bringe den ønskede Stabilisering paa Markedet, besluttede man ved Mødet sidste Efteraar at foretage en yderligere Nedsettelse af Kvotaen for 1939 til 2,903,000 Stds, dog med Forbehold om at kunne foretage Forandringer i Kvantiteten, saafremt Forholdene maatte kræve det. I den sidste Maaned har Markedet været overordentlig fast med stigende Priser, især paa Grund af stærkt forøgede Indkøb fra England, hvor Oprustningen har skabt et pludseligt Behov, som ikke kunde dækkes af de i Forvejen langtfra rigelige Lagre. En eventuel Forøgelse af Kvotaen vil sikkert hovedsagelig komme de nordiske Eksportører tilgode, idet Sovjet-Rusland efter Forlydende allerede skal have Vanskelighed med at gennemføre sit nuværende Produktionsprogram.

Sverige har nu placeret over 80 pCt. af sin Kvota, medens Finland ligger mellem 70 og 75 pCt., og da det endnu er saa forholdsvis tidligt paa Sæsonen, vil der sikkert for adskillige Savværker være Mulighed for at forøge Produktionen en Del, saafremt Kvota-Forøgelsen vedtages.

### SVERIGES SKIBSFART OG SUBSIDIERNE

»Der er under Agitationen i England for Subsidiernes Indførelse Gang paa Gang blevet talt om Konkurrencen fra de skandinaviske Landes Side,« fortsatte Skibsreder *Gunnar Carlsson* ved den svenske Assuranceforenings Aarsbanket i det Foredrag, hvis første Del vi bragte i sidste Nummer.

»Der er blevet talt om de skandinaviske Landes lavere Driftsomkostninger og om de skandinaviske Rederiers Støtte fra de respektive Statsmagters Side. Urigtigheden af Paastanden om, at man i de skandinaviske Lande havde lavere Driftsomkostninger end i England kan let bevises gennem tørre Tal, og hvad Støtten fra Statens Side angaar, saa indskrænker den sig ved de nærmere Efterforskninger, som jeg personlig har haft Lejlighed til at gøre hos ledende Mænd i England om, hvad de mente dermed, til Muligheden af hos Svenska Skeppshypotekskassen at kunne laane Penge mod forskellig Art Sikkerhed i nybyggede Skibe til Rentesatser, som omtrent svarer til de paa det almindelige Marked gældende.

Det vilde jo være meningsløst under saadanne Forhold at forsøge at benægte, at svenske Skibe handicappes i Konkurrencen paa det almindelige Fragtmarked. Og dette Handicap bliver saa meget alvorligere, som den saa meget omdebatterede Søarbejdslov siden den 1ste Januar er blevet til Virkelighed i Sverige, men desværre ogsaa her i vort Land, og en Virkelighed, hvis Virkninger allerede har begyndt at gøre sig gældende saavel gennem direkte Forøgelse i Udgifterne som gennem en betydelig Formindskelse af Mulighederne for at opretholde den Tonnage, man har.

Jeg har ved tidligere Lejligheder fremhævet den ejendommelige Indstilling, Statsmagten har her i Landet, hvordan man paa denne Maade vil forcere Sverige frem til en Særstilling, som for svensk Skibsfart vil blive særligt tyngende, da andre Lande samtidig skaffer deres Rederierhverv Lettelser af forskellig Art. Det kan imidlertid ikke tilstrækkelig ofte og kraftigt raabes ud, at det er et særlig alvorligt Slag, som en Regering med aabne Øjne og til Trods for alle Advarsler har rettet specielt mod det svenske Tramprederierhverv.

Hvis den nye Lov, saadan som den i Begyndelsen udtales, var traadt i Kraft naar den var blevet antaget internationalt, vilde der have været ringe — og maaske ingen — Anledning til at fremsætte Kritik mod den. Men hvorfor vi i Sverige skal gaa frem alene, naar andre Lande stiller sig tvivlende og afventende, er og turde vedblive at være et Mysterium.

En anden Udvikling, som ligeledes maa følges med den største Opmærksomhed blandt Rederierhvervets Mænd er de i andre Lande stadig forøgede Krav om Reserveringer af ens eget Lands Transport til ens eget Lands Skibe og de Forholdsregler, man officielt eller uofficielt har truffet for at naa dette Maal. Det er i Dispositioner af denne Art at vi kan finde Forklaringen paa, at Oplægningsstallene i Lande som Tyskland og Japan er paa det nærmeste 0, mens samtidig andre Lande har betydelige Dele af deres Handelsflaade liggende ubeskæftiget. Selv om vore Muligheder i denne Henseende endnu ikke er udnyttet, er det dog en Trøst at vide at vi i vort Land har det godt indrettet, idet vort eget Lands Transportbehov langt overstiger vor Handelsflaades Transportkapacitet. Spørgsmaalet bliver kun paa hvilken Maade det vil

være muligt ogsaa at tilsikre vor egen Handelsflaade den større Andel af disse Transporter, som under de nuværende Forhold maa synes rimelig, og som vi i rent Selvforsvar maa søge at tvinge frem, naar andre Lande er slaaet ind paa de Veje, de er. Det er ikke blot vore Linierederier, som paa denne Maade vil faa forøget Støtte og øgede Udviklingsmuligheder: Den svenske Eksport er af et saadant Omfang, at ogsaa vore Tramprederier skulde kunne faa forøget Beskæftigelse og forøgede Fortjenstmuligheder, saa i vort Land den saa ofte paatalte Forkærlighed for det udenlandske kunde ersattes af en mere levende Interesse for Udviklingen af vor egen Handelsflaade.

Naar der nu skrives og tales saa meget om Krig, kan det maaske være paa sin Plads at erindre om de uvurderlige Tjenester, som den svenske Handelsflaade og svenske Søfolk i Aarene 1914—18 gjorde svensk Næringsliv og hele det svenske Samfund, og med Tanken paa dette og paa hvad endnu en Gang kan komme, turde det vel ikke anses for allfor ubeskedent, om det svenske Rederierhvervs Mænd i Tider som disse vover at spørge om der ikke kunde findes større Forstaaelse overfor Erhvervene indenfor Landets Grænser, end der nu gør.

Det er ejendommeligt at konstaterer, hvordan man paa Hold, hvor man skulde vente at møde den største Forstaaelse for svensk Søfart, er udsat for del stik modsatte. Der gives mere end et Eksempel paa, hvordan netop Mennesker, som i den daglige Gerning med Forkærlighed spiller paa de nationale Streng, synes at savne enhver Følelse for national Solidaritet, saasnart det gælder svensk Skibsfart.

Jeg kan ikke undlade at fremsætte den Tanke, at i disse Tider, hvor den brutale Vold synes at regere Verden, og da Kanoner og Bombeplaner synes at være de eneste Argumenter, som har nogen Betydning i det internationale Samkvem, er det en Kilde til Glæde og Tilfredsstillelse, hver Gang man ser eller hører Tale om en international Konference, hvor Forhandlingerne stadig er baseret paa gensidig Tillid og en virkelig god Vilje til Samarbejde!

## BESEJLINGS- OG BROFORHOLD I DANSKE FARVANDE

**A**ggersund. Spørgsmaalet om Bygning af en Vejbro over Limfjorden ved Aggersund blev som allerede antydet i Rederiforeningens Beretning forrige Aar aktuelt i indeværende Aar, og Søfartsraadet blev af Handelsministeriet anmodet om en Udtalelse i Sagen.

I sit Svar fremhævede Søfartsraadet, at det stadig maatte være de største Betæneligheder ved Anlæg af denne

Bro, der vilde betyde en meget stor Ulempe for Skibsfarten, og paapegede navnlig, at Forbindelsen mellem Havnene ved Limfjordens vestlige Del og Landets øvrige Havne næsten udelukkende fandt Sted gennem Limfjordens østlige Del, ligesom de nævnte Havnes Forbindelse med Udlandet væsentligt maatte foregaa gennem samme Farvand, et Forhold, der medførte, at der gennem Aggersund gik en stadig stigende Strøm af større og mindre Skibe — i Følge indhentede Oplysninger 10—12.000 Skibe aarlig — af hvilke navnlig de mindre Skibe i udpræget Grad var følsomme for enhver Hindring af Sejladsen.

En saadan alvorlig Hindring vilde Tilstedeværelsen af den projekterede Bro over Aggersund være, idet det efter indvundne Erfaringer maatte befrægtes, at Trafikken om Vinteren, hvor Isvanskelighederne i dette Farvand var meget store, vilde blive udsat for uoverstigelige Vanskeligheder, dersom Broen blev bygget, men ogsaa under gunstige Vejrforhold vilde Passagen, saafremt Broen blev bygget, blive yderst vanskelig. Da Farvandet paa det paagældende Sted bøjer og er meget small, løber der en stærk Strøm, og saafremt Broen blev bygget, og den i Forvejen smalle Gennemsejlingsaabning derved blev endnu mindre, vilde Manøvreringsvanskelighederne blive yderligere forøget.

Anskaffelsesomkostningerne ved Broens Tilvejebringelse var anslaaet til 2.225.000 Kr. Søfartsraadet mente, at det altid vilde være betænkeligt at anvende et saa stort Beløb af Statens Midler, hvis ikke meget stærke Argumenter kunde anføres derfor: i de foreliggende Tilfælde forekom det Søfartsraadet aldeles uforsvarligt, naar det toges i Betragtning, at Broen vilde være til stor Skade for Skibsfarten, og at Trafikken over Limfjorden paa det paagældende Sted uden større Gene vilde kunne foregaa ved Hjælp af en moderne og tidssvarende Færge, som formentlig kunde anskaffes for ca. 300.000 Kr., hvortil kom, at en Færges aarlige Driftsomkostninger vilde kunne dækkes af Færgens aarlige Indtægt, hvorimod Broens aarlige Driftsudgifter foruden Rentelabel var anslaaet til 18.000 Kr., og Vedligeholdelsen af Vanddybden i Farvandet til ca. 20.000 Kr.

Fra Handelsministeriet modtog Søfartsraadet imidlertid senere en Sag vedrørende samme Emne, hvoraf fremgik, at Ministeriet for offentlige Arbejder ikke havde fundet Anledning til at tage Hensyn til Skibsfartens Ønsker om, at en saadan Bro ikke blev bygget.

Søfartsraadet har overfor Handelsministeriet udtalt sin Beklagelse herover, men da Broen trods de fremsatte Ønsker alligevel skal bygges, har Søfartsraadet henstillet

1. at eventuelle Udgifter til Lodsning, som maatte blive nødvendig, naar Broen er bygget, ikke bliver paalagt Skibsfarten, men de Amtler, der har ønsket Broen bygget,
2. at det Fyld, som bliver opgravet, bliver henlagt saaledes, at Vanddybden i det i Forvejen vanskelige Farvand ikke bliver formindsket,
3. at Svajebassin og Farvandet gennem Broen bliver oplyst paa en saadan Maade, at Skibe, der ønsker at besejle Farvandet om Natten, ikke behøver at være udstyret med Projektorer,
4. at Skibe og Fartøjer til enhver Tid kan forlange afgiftsfri Gennemfart gennem Broen, og
5. at der fra Broen baade Dag og Nat bliver afgivet Strømsignaler.

Fortættles.

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Argentinske Pesos

Ved Dekret af 12. April har den argentinske Regering fastsat, at Konsulatsafgifterne fra 1. Juni d. A. vil være at opkræve i Henhold til den i Indberetningen omhandlede nye Tarif, og at Afgifterne vil være at erlægge i argentinske Papirpesos, i Opholdstandets Mønt, eller i andre Møntsorter, som Finansministeriet maatte bestemme.

Naar Afgifterne modtages i anden Møntsort end argentinske Papirpesos, sker Omsætningen i Henhold til den sidst Konsulaterne fra Finansministeriet meddelte Kurs, og det fastsættes i Dekretet, at Ministeriet hver Maaned paa Grundlag af Kurserne paa det herværende frie Marked træffer Bestemmelse om de for den følgende Maaned gældende Kurser og derefter giver Konsulaterne telegrafisk Meddelelse i saa Henseende. Hvis Kursforskellen fra en Maaned til den næste ikke er større end 1 pCt., sker der ingen Ændring. Hvis der i Maanedens Løb skulde indtræffe Kurssvingninger paa over 5 pCt., kan Ministeriet give Konsulaterne telegrafisk Meddelelse om nye Kurser, som straks vil være at følge.

### Erstatning for Kurstab

Der foreligger nu Afgørelse i en Sag, der kan føres helt tilbage til Sommeren 1931. En belgisk Trælastimportør

tilbageholdt da et Beløb paa Lstr. 65—12—0 af Fragten for en Ladning Træ, som en norsk Damper havde løstet i Antwerpen. Grunden hertil var, at Modtageren mente at have Krav paa Erstatning for Manko og ikke ønskede at udbetale hele Fragten, før han havde haft Lejlighed til at konstatere Størrelsen af Mankokravet. Fragten var stipuleret i Pund. Først i Slutningen af September efter Pund-Devalueringen meddelte Modtageren, at Mankokravet udgjorde Lstr. 21-1-6 og remitterede Differencen, der altsaa blev Lstr. 44-10-6.

Rederiets Kurstab, foranlediget ved, at det remitterede Beløb først blev betalt i September, udgjorde 1558 Kr. 37 Øre. Nordisk Skibsrederiforening tog Sagen op. Den blev holdt tilbage i nogen Tid, medens man ventede paa Dom i andre lignende Sager, som verserede for de belgiske Domstole, men da de Domme, som blev afsagt i disse Sager, ikke afgjorde Spørgsmaalet saa klart, at Modtageren i nærværende Sag følte sig bundet, blev det nødvendigt at lade Sagen gaa til Doms. Denne er nu afsagt ved Tribunal de Commerce i Antwerpen, som har givet Rederiet Medhold fuldt ud og har dømt Modtageren til at betale det forlangte Beløb med Renter fra Maj 1932. Begrundelsen er, at Modtageren uden Ophold burde have konstateret Mankokravets Størrelse og have remitteret Dif-

ferencen, hvorfor han bliver ansvarlig for det Tab, Rederiet har lidt.

### Oversigt

over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Maj 1939, samt Antallet af udgaaede Skibe:

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe*)	
	Antal	Netto Tons	Med Lødning	I Ballast
U. S. A. ....	12	45,483	11	1
Belgien ....	3	1,772	—	2
Brasilien ....	1	3,703	1	—
Bulgarien ....	1	1,084	1	—
Danzig ....	2	721	1	—
Danmark ....	35	65,227	26	10
Tyskland ....	407	627,941	330	72
Estland ....	7	6,656	3	3
Finland ....	14	19,187	12	3
Frankrig ....	28	45,582	19	6
Grækenland ....	28	66,578	17	10
Storbritannien ....	181	320,145	137	53
Italien ....	33	103,803	35	—
Jugoslavien ....	11	28,800	4	5
Japan ....	7	34,000	8	—
Lettland ....	9	12,692	4	4
Litauen ....	1	205	1	—
Nederlandene ....	375	494,671	271	76
Norge ....	86	172,789	49	30
Panama ....	4	11,666	—	2
Polen ....	9	8,280	8	—
Portugal ....	2	2,075	2	—
Rusland ....	10	13,063	2	4
Island ....	1	428	1	—
Sverige ....	82	87,539	68	16
<b>alt ....</b>	<b>1,349</b>	<b>2,173,990</b>	<b>1,011</b>	<b>297</b>

Ialt afgaaet: 1,308 Skibe.

\*) Excl. andetsteds udklarerede Skibe.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Danmark« har startet sit Sommertogt

Under den sædvanlige, stemningsfulde Højtidelighed startede Statsskoleskibet »Danmark« forleden sit Sommertogt. Kl. 14 gik 3 Medlemmer af Bestyrelsesraadet, Navigationsdirektør, Kommandør V. L. Lorck, Forretningsfører i Dansk Styrmandsforening, Henry Christiansen og Formand for Den almindelige danske Skibsførerforening, Kaptajn H. P. Hagelberg, ombord. Efter at Skibet var inspiceret, og alt var meldt klart, holdt Navigationsdirektøren en Tale til Skibets Mandskab og Elever, hvorefter Flag og Stander gik til Tops.

Kl. 14,30 lettede »Danmark« og gik ud i Sundet, hvor det i en halv Snes Dage ligger for Anker ved Vedbæk, inden man begynder Smaature i Sundet. Naar Eleverne har faaet den første Afpudsning og er vænnet til at behandle Sejlene og gaa til Vejrs i Rigningen, afholdes den aarlige Inspektionstur. Derefter foretages Sejladsen i de danske Forvande, og i Begyndelsen af August finder Afsejlingen til New York Sted.

### Aarsberetning

Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart — Gen-sidigt Forbund — har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1938, første Driftsaar.

Det hedder i Beretningen:

Den danske Handelsflaade er i Aaret 1938 ligesom i de nærmest foregaaende Aar blevet forskaanet for større Søulykker; da Skadesforløbet iøvrigt har været normalt, og Forsikringsbestandens Størrelse ikke er undergaaet nogen væsentlig Ændring, frembyder det regnskabsmæssige Resultat i Ulykkesforsikringsafdelingen naturligt det samme Forhold som i Aarene 1935-37, nemlig, at det opgjorte — effektive — Aarsbidrag pr. forsikret Mand ikke oversliger den indbetalte Grundpræmie, men lige netop dækkes af denne.

For Krigs-Ulykkesforsikringsafdelingens Vedkommende er Virksomheden forløbet bedst muligt, idet der overhovedet ikke er indtruffet nogen Skade hidrørende fra Krigstilstand eller Tilstand, der kan sidestilles dermed.

I Aaret 1938 har det forsikrede Antal Mand udgjort 15,224, hvoraf 357 selvstændigt erhvervsdrivende Personer.

Den af Bestyrelsen fastsatte Grundpræmie er opkrævet i lige store halvaarlige Rater i Marts og September paa Grundlag af Kr. 36,00 pr. Mand. Grundpræmien er indgaaet med ialt Kr. 402,482,93.

Anmeldelse er indgaaet om ialt 1023 Ulykkestilfælde — heraf 45 Dødstilfælde — hvortil kommer 496 Tilfælde overført fra forrige Aar samt 28 genoptagne, saaledes at

### Ispatrouille paa St. Lawrence-Bugten

Fra Sejslsæsonens Begyndelse og indtil Ruten er klar for Is, vil en Ispatrouille blive opretholdt i St. Lawrence Bugt. Ispatrouilleskibet har faaet tildelt Kaldesignal VCQP.

En regelmæssig Telegrammeddelelse, der omfatter Oplysning om Istilstanden fra Cape Race til Quebec samt den Rute, det anbefales at følge, sammensættes hver 4. Time, begyndende Kl. 0500 G. M. T., og holdes klar til øjeblikkelig Udsendelse pr. Radiotelegraf til Skibe, der anmoder derom. Meddelelsen udsendes ogsaa af VCQP 2 Gange daglig, som følger: Kl. 0100 og Kl. 1300. Radiofrekvens: 185 kc/s (1621 m). Type: A<sub>2</sub>. Forud for Meddelelsen udsendes Bogstaverne CQ paa Radiokvekens 500 kc/s (600 m).

Angaaende yderligere Detailler vedrørende Ispatrouille-tjenesten henvises til den engelske List of Wireless Signals.

### Den kinesiske Valuta

Reuters Bureaus Korrespondent bekræfter, at det kinesiske Finansministerium for Tiden er ved at undersøge Forholdene paa Valutamarkedet i Shanghai. Dette er en Følge af den midlertidige Ophævelse af den kinesiske Valutastabiliseringsfond til Støtte af den kinesiske nationale Dollar. Denne Ophævelse er resulteret i et betydeligt Fald i Dollarens Valutaværdi fra den fornylig stabiliserede Kurs paa omtrent 8 Pence. Det forlyder, at Ministeriet i nær Fremtid vil udsende en Erklæring om Sagen.

### Den dansk-spanske Vareudveksling

Den nugældende Vareudvekslings-Aftale mellem Danmark og det nationalistiske Spanien udløber i Begyndelsen af Juli. Aftalen, der gjaldt for et halvt Aar, har i det store og hele virket tilfredsstillende, ikke mindst med Hensyn til Eksporten af Klipfisk fra Færøerne, der var et væsentligt Led i Aftalen.

Formentlig allerede i næste Uge vil der i Bilbao finde Forhandlinger Sted mellem de spanske Myndigheder og den danske Legation om en Forlængelse af det Varebytte, der hidtil har fundet Sted, og man regner almindeligt med, at Vareudvekslingen vil kunne fortsættes i samme Omfang og under samme Former som hidtil.

der ialt har foreligget 1547 Tilfælde til Behandling. Heraf er ifølge Kendelser af Direktoratet for Ulykkesforsikringen 71 Tilfælde afvist som ikke henhørende under Ulykkesforsikringsloven og 861 afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 495 Tilfælde endnu ikke var afsluttet ved Aarets Udgang. I de resterende Tilfælde er der i Overensstemmelse med Direktoratets Afgørelser ydet Erstatning til omkomne Søfolks Efterladte og til tilskadekomne Søfolk.

Aarets Udgifter var ialt Kr. 971.524,25.

Efter Fradrag af følgende Beløb: Den fra forrige Aar overførte Skadesreserve Kr. 453.243,68, Renteindtægt Kr. 37.614,34, Kursavance ved Udlægning af Obligationer Kr. 600,00, og Incassoprovision af Invalide- og Arbejdsløshedsforsikringsbidrag Kr. 7.483,90, tilsammen Kr. 498.941,92, bliver som Netto-Udgift for Forsikring i Henhold til Ulykkesforsikringsloven at fordele paa Afdelingens samtlige Medlemmer Kr. 472.582,33.

Krigs-Ulykkesforsikringsafdelingen, som overlager det Rederne overfor deres Skibsbesætninger paahvilende Ansvar i Henhold til Lov af 19. December 1936 om Krigs-Ulykkesforsikring for søfarende, og som — i hvert Fald indtil videre — kun omfatter registreringspligtige Skibes Besætninger, har der været anmeldt til Forsikring ialt 14.155 Mand.

Den af Bestyrelsen til Kr. 10,80 pr. Mand fastsatte ordinære aarlige Grundpræmie er opkrævet i lige store halvaarlige Rater, idet der som bestemt i Vedtægten dog kun er opkrævet reduceret Grundpræmie, d. v. s. 1/2 af Kr. 10,80 for Skibe, der inden for Regnskabsaaret kun har besejlet danske og forskellige andre Havne.

Der er i Aarets Løb ikke indtruffet noget Ulykkestilfælde hidrørende fra Krigsforhold.

Afdelingens Udgifter var ialt Kr. 120.181,05. Efter Fradrag af den Driften vedrørende Renteindtægt Kr. 7.374,59, Skadesreserve fra forrige Aar Kr. 15.914,97 samt Præmiedifferencer Kr. 83,70, tilsammen Kr. 23.373,26, bliver som Netto-Udgift at fordele Kr. 96.807,79 paa Medlemmerne efter det Forhold, hvori de har svaret Grundpræmie, henholdsvis Grundpræmieforhøjelse, og paa Grundlag af det Antal Mand hvert enkelt Medlem har haft forsikret og de Tidsrum, hvori disse har været i Risiko.

Afdelingens Regnskab slutter med en Saldo i Medlemmernes Favør af Kr. 81.946,02. Ifølge Vedtagelse paa det den 15. Maj 1939 afholdte Repræsentantskabsmøde, hvorpaa Regnskabet enstemmigt godkendtes, vil de ved Konti-afslutning fremkommende Saldi være at afvikle med Medlemmerne, hvorved Saldoen paa Afdelingens Regnskab udlignes.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Heller ikke i den forløbne Uge har Efterspørgslen Hefter Tonnage for Transport af Korn været særlig stor, og naar hertil kommer, at den politiske Situation i Østen har medført, at en lang Række Ordre fra dette Marked er trukket tilbage paa Grund af Købmændenes Frygt for en alvorlig Udvikling, vil man kunne forstaa, at Tendensen paa Fragtmarkedet har været svagere.

River Plate Markedet har taget 8 à 10 Baade i den forløbne Uge og betalt Schedule Raten for prompt Tonnage, hvorimod senere Positioner opnaaede en Præmie paa 6d.

Australien havde slet ingen Interesse for hjemgaaende Forretning, men der var enkelte Ordre i Markedet for Mel til nordkinesiske Destinationer paa Basis af Minimalraten. Disse Ordre er imidlertid nu trukket tilbage.

Af de øvrige Kornmarkeder har Sydafrika vist nogen Interesse for Tonnage for Majs saavel til U.K. Cont. som til St. Lawrence. Der betaltes 17/9d. fra Cape Town til Antwerpen/Rotterdam, Option St. Lawrence 18/- August Ladning. Derimod har saavel St. Lawrence, hvorfra Tonnagen forøvrigt begynder at afgaa i Ballast, som Northern Range og Golfen været blottet for Ordre. Fra Pacifickysten cirkulerede i Ugens Begyndelse en enkelt Ordre for en Ladning Hvede til U.K. til 25/- for Juli Lastning, ligesom der noteredes enkelte Ordre fra Nordpacific til Taku Bar og Dalny for Mel i Sække til omkring \$4.50.

De andre oversøiske Markeder er i det store og hele uforandrede. Der kan stadig placeres Scrapjern fra U.S. Atlantic og Golfen saavel til U.K. som til Gdynia og Japan. U.S. Atlantic/Gdynia er sluttet til 20/6d. for 3000 Tonner, og samme Rate er betalt for 6000 Tonner fra Golfen til 20/6d. Alle disse Forretninger kan gentages. Iøvrigt er der gentagne Gange sluttet stor Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Shanghai til \$3.35 f.i.o., og yderligere Tonnage kan placeres for saadan Forretning.

Sukker fra Cuba og San Domingo viser kun ringe Interesse for Tonnage. Af Afslutninger skal nævnes 6000 Tonner Cuba/p.p. U.K./Cont. 18/- for Juli Lastning, og en anden 6000 Tonner sluttedes fra Barbados til U.K. til 16/- for Juni Lastning. Der kan ligeledes placeres Tonnage fra Cuba eller San Domingo til Casablanca til omkring 16/- Basis Cuba Lastning, 1/- mindre San Domingo Lastning.

Paa Pacifickysten er der kun begrænset Efterspørgsel efter Tonnage. F.i.o. Forretning fra British Columbia til U.K. indikerer omkring 24/6d. for August/September. Tidligt paa Ugen sluttedes en Baad for saa-

dan Forretning til 25/-. For Lumber sluttedes en Baad paa 470.000 Balefod fra British Columbia til Australien til £7500.— for Oktober/November Lastning. For Scrapjern fra Pacifickysten til Japan indikerer \$4.— à \$4.10.

Østens Markeder er praktisk talt blottet for Ordre. Tidligt paa Ugen sluttedes en 8600 Tonner for Soyabønner til 24/6d. Basis Rotterdam/Hamburg, men Efterspørgslen er nu helt forsvundet, og Raten ligger omkring 24/-. Fra Saigon sluttedes ligeledes i Ugens Begyndelse en enkelt Baad paa 8000 Tons for Ris til Frankrig til 26/-, men heller ikke dette Marked viser nu yderligere Interesse for Tonnage.

Fra Indokina er sluttet Tonnage til St. Lawrence til 19/6d., men senere har Raterne været vigende, og Befragterne indikerer i Dag 1/- mindre.

Der er stadig enkelte Copra Forretninger fra Philippinerne til Europa, men Befragternes Ide ligger nu ogsaa paa et lavere Niveau, og der kan i Dag næppe opnaas over 38/9d. per Ton Copra. Paa Lumpsum Basis indikerer Philippinerne/Middelhavet/Cont. 31/3d. per. 60 Balefod.

De indiske Markeder har været meget rolige. Raten for Kerner/Linsæd fra Madraskysten er nominelt 27/6d., 2/- mindre for Vestkyst Lastning. Der har derimod været nogen Efterspørgsel efter Kul fra Calcutta til Hongkong og Shanghai. Raterne har ligget omkring 6½ Rupees til Honkong og 7½ Rupees til Shanghai. Erts fra Visagapatam til U.K. er sluttet til 22/3d.

De europæiske Markeder er relativt tilfredsstillende. Trælastmarkederne er stadig jævnt aktive, og Udviklingen synes at gaa i Redernes Favør.

De udgaaende Kulmarkeder viser nogen bedre Aktivitet, men Rateniveauet er uforandret. Der betaltes 9/3d. fra Wales til Lower Plate, og adskillige Skibe er sluttet fra Wales til Alexandria eller Port Said til 8/3d.

Det hjemgaaende Marked fra Middelhavet er uforandret. Af Afslutninger skal nævnes: Sfax/Nantes 9/6d. for Fosfat.

Timechartermarkedet var roligt. 13 Knobs Dieselskib sluttet for 5—6 Maaneder Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. til \$1.35. For Pacifickyst Regning er sluttet adskillige Skibe, saavel Dampere som Motorskibe for Transpacific Rundture Levering Japan Tilbagelevering Østen til Rater, der ligger omkring 4/- for Damplonnage og 4/6d. à 4/9d. for Motorskibe.

I Vestindiafarten er der stadig kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage. Rateniveauet er uforandret fra sidste Uge.

#### Hasle Havn

Den 25. Maj skete der et alvorligt Uheld under Uddybningsarbejdet i Hasle Havn, idet Havet gennembrød den Jernspunsvæg, der var anbragt tværs over Havneindløbet for at muliggøre Tørlægning af Bassinerne under Uddybningsarbejdet. Det viste sig, at Spunsjernene her ved blev højet saa stærkt, at de ikke kan bruges paany, og da Jern af denne Profil ikke findes paa Lager i Danmark, men maa rekvireres fra Tyskland, forudsaa man en Pause i Arbejdet paa mindst en Maaned. Nu meddeles det imidlertid, at Ingeniørfirmaet *Kjær & Trillingsgaard*, der har Arbejdet i Entreprise, har modtaget de fornødne nye Spunsjern, og man er straks gaaet i Gang med at genopføre Spærredæmningen. I Løbet af et Par Maaneder haaber man at kunne genaabne Hasle Havn for Trafikken.

#### Hamburg-Amerika Liniens Aarsberetning

Hamburg Amerika Liniens Aarsberetning viser, at Selskabet har afgivet Byggeordrer paa 17 Skibe paa ialt 89.400 Tons, der allerede er under Bygning. Videre har man i Løbet af sidste Regnskabsaar modtaget 3 nye Skibe med ialt 29.124 Tons, medens Afgangen var paa 7816 Tons. Det oplystes endvidere i Beretningen, at Aflæringen af

Skibene ikke har kunnet foregaa i det Tempo, man havde haabet, formodentlig som Følge af den store Belastning, der er paa de tyske Værfter som Følge af den tyske Oprustning til Søs. For at modvirke denne langsommere Aflæring og alligevel gennemføre den ønskede Fornylelse af Flaaden har man forøget Rederiets Nybygningsprogram ud over, hvad man oprindeligt havde tænkt sig.

Som Afskrivninger paa Skibene anvender man ca. 20 Mill. Rmk., hvorved Skibenes bogførte Værdi falder til Trods for en Forøgelse af Flaaden fra 693.681 til 715.555 Brutto Reg. Tons. Det oplyses, at Skibenes bogførte Værdi nu er 138 Rmk. pr. Brutto Register Tons mod 147 Rmk. i Fjor. I Slutningen af 1934 var Skibenes bogførte Værdi 190 Rmk. pr. Brutto Register Tons.

Om selve Regnskabsaaret meddeles, at det hjemgaaende Marked har været paa Højde med det foregaaende Aar, medens det udgaaende Marked har været betydeligt under det foregaaende Aar. Passagertallet har været nedadgaaende paa Nordatlanten.

#### Havneindvielsen i Fredericia

Datoen for Indvielsen af den nye Havn i Fredericia er nu endelig fastlagt til den 6. Juli. Derimod er Programmets Enkeltheder endnu ikke endelig bestemt, men



man kan dog allerede nu se, at der vil blive Tale om Festligheder i større Stil. Saaledes kommer Kongeparret til Stede om Bord i »Dannebrog«, der vil blive det første Skib, som besøger den store nye Havn. Kongen og Dronningen vil overvære den officielle Indvielse.

#### Islands Handel

Islands Gesandtskab meddeler:

Den 31. Maj udgjorde Importen 22,6 Mill. Kr. mod 21,5 Mill. Kr. paa samme Tid i Fjor. Og Eksporten 16,9 Mill. Kr. mod 15,8 Mill. Kr. paa samme Tid i Fjor.

#### Blinde Passagerer i Timecharter

Den svenske Dampner »Aasne« af Trilleborg, der gaar i Timecharter for den svenske Orientlinie i Göteborg, kom forleden til Nørresundby med Oliekager fra Alexandria via Hamburg. I den bulgarske Havn Burgas havde Skibet faaet to blinde Passagerer om Bord, to unge Bulgare paa 17 og 19 Aar, der takket være nogle Kammeraters Bistand havde set deres Snit til at skjule sig i en Redningsbaad og først nogle Dage senere dukkede op. Da der ikke har vist sig Mulighed for at faa dem i Land, maa Skibet sejle rundt med dem, indtil det en Gang ved Lejlighed aller kommer til en bulgarsk Havn. Naar Skibet er i Sø, maa de arbejde, og naar Skibet gaar i Havn, bliver de indsat i »Asne« Arrest, hvor de maa blive, indtil man atter er i rum So.

#### Smuglere i franske Havne

Det parisiske Politi har afsløret en Bande, der drev omfattende Smugleri af Narkotika. Ombord i den franske Luksusdamper »Chaplain«, der skulde afsejle til New York, er der blevet beslaglagt 17 kg Heroin. I Le Havre og Paris er der foretaget talrige Arrestationer. Hovedmanden er en Steward paa Danperen »Chaplain«. Han bragte Smuglervarerne ombord i Damperen i nogle særligt konstruerede Sko, og hos en af hans medskyldige har man fundet 3 kg Heroin og 127 Skosaaler, hvori de narkotiske Midler skulde gemmes.

#### Planer om Limfjordens Lukning

Limfjordskommissionen har holdt Møde i Løgstør og Aalborg, hvor man havde indkaldt en Del af de interesserede Lodsejerrepræsentanter, der har Arealer langs Limfjorden. Man drøftede de Kalamiteter, der Aar efter Aar opslaar for Landmændene langs Fjorden, idet store Arealer bliver overskyldt med Saltvand og derved gjort ufrugtbare. Mødet holdtes for lukkede Døre og varede tre Timer. Limfjordskommissionens Formand, Vandbygningsdirektor Hertz, København, oplyser, at der blandt Lodsejerne langs Fjorden er stærk Stemning for at faa Limfjorden lukket ved Thyborøn. Planerne om en Lukning har mødt stærk Modstand blandt Fiskerne og Søfartsfolk i den vestlige Del af Limfjorden.

#### Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Maj Maaned 1939

Hjemland	Antal Anløb	R.T.N.
Danmark .....	385	80,987
Norge .....	5	4,602
Sverige .....	42	5,340
Finland .....	3	1,915
Estland .....	4	1,271
Tyskland .....	37	5,720
England .....	8	15,839
Holland .....	6	2,470
Belgien .....	2	330
Grækenland .....	1	2,462
Tilsammen .....	493	120,936
Heraf Rulefart .....	160	57,163

#### Kystfarten

I en Omtale af Kystskibsfarten skriver Göteborg Handels- og Sjøfartstidning blandt andet, at det er kendt, at mange anser det for ulønnende for Kyst- og Indenrigstrafikken i Længden at kæmpe mod Jernbaner og den langvejs Lastbiltrafik, da dette skulde være ensbetydende med at forsøge at modarbejde en sund og naturlig Udvikling af Transportmidlernes Modernisering og Billiggørelse.

Men — skriver Bladet — det har paa den anden Side i Skrift og Tale i de senere Aar med stor Kraft været paapeget, at den regulære Kyst- og Indenrigstrafiks Ophør indebærer ikke alene Tab for de Virksomheder, der er beskæftiget hermed. Det vil ogsaa medføre store og mærkbare Tab for alle de mange svenske Kysthavne, som har nedlagt store Kapitaler for Beljeningen af den Trafik, og regner med store Indtægter af denne Skibsfart.

Sidst, men ikke mindst, er det, peger Bladet paa, af største Vigtighed at Landet har en stærk indenrigs Skibsfart af Hensyn til saavel Befolkningens Forsyninger som Forsvaret. Og, hedder det videre, ud fra dette Synspunkt maa det siges, at det er en stor Lykke for Sverige, at det ejer omkring 600 gode og velbeliggende Havne og Lastepladser, spredt langs hele den udsrakte Kyst. En Koncentration af Skibsfarten til visse Kyststrækninger og vis-

se Havne, skulde i høj Grad forenkle en Fjendes Angrebsmuligheder mod Transportvæsenet.

#### »Alesia«s Brand

Ø. K.'s Motorskib »Alesia« brændte som bekendt den 9. Maj ved Colombo og blev fuldstændig Vrag. Besætningen er nu vendt hjem og har afgivet Søforklaring i Sø- og Handelsretten. Der forelaa Rapporter fra Søforhøret i Colombo, Udskrift af Skibsdagbogen o. s. v., og under Retsmødet fastsloges det, at disse Beretninger var rigtige, og der var intet yderligere at spørge om.

De Værdier, der gik tabt, beløber sig til 5—6 Millioner Kroner.

For Rederiet var mødt: Skibsinspektør, Kaptajn F. Tillsch, Maskinspektør, Ingeniør G. Jacobsen og Kontorchef Rud. Nilsson. Kaskoassurandørerne var repræsenterede ved Kaptajn A. K. Ingemann fra Assurance-Compagniet »Ballica« og Ladningsassurandørerne ved Kaptajn H. K. Christensen, Akts Grøn & Witzke.

Retspræsident L. N. Hvidt oplæste Udskrift af Dagbogen og Kaptajn Borch godkendte denne Forklaring.

1ste Maskinmester Robert Hughes oplyste, at han mellem Kl. 20,40 og 20,45 havde givet 2. Maskinmester Besked om at hælde Vand paa Bundtankene. For heder at kunne tale med ham gik han udenfor Døren til Maskinrummet. Da 2. Mester saa gik ind igen, opdagede han Ild fra Bagbordsmotor Nr. 6's Cylinderdæksel. En høj Flanme skød til Vejrs. Man satte Ildslukningsapparaterne i Funktion og sprøjtede med Skum, men det havde ringe Virkning. Ilden bredte sig til andre Cylindre. Man lukkede for Olieforsyningen og fik en Skumslange fra Dækket. Det saa en Overgang ud til, at Ilden var slukket, men Flammerne havde stærkt opvarmet Dækket, hvorfra en kvælende Røg bredte sig i Maskinrummet.

Man kunde ikke nøjagtig konstatere, hvor Ilden slæmmede fra, men formentlig var der sket Brud paa et Olierør. Alt havde været i god Stand ved Afrejsen fra Penang, og der var ikke sket Fejl fra Besætningens Side.

Da man var klar over, at Tidspunktet maatte komme, hvor man maatte forlade Maskinrummet, lukkede 1. Maskinmester for Olie- og Luftforsyningen og læmte Olie-tankene. Kun Hjælpemotorens Olie-tank lod man i Fred for at Lysskinnen ikke skulde gaa i Staa, og for at der ikke skulde udbryde Panik blandt Passagererne. Det var ogsaa af Betydning for Redningsarbejdet at have Lys.

Maskinfolkene forlod derefter Maskinrummet gennem en Nøddugang. Passagerdækket stod paa dette Tidspunkt i lys Lue.

En Række andre Medlemmer af Besætningen var til Stede i Retten; men Retten nøjedes med at modtage deres Godkendelse af de afgivne Forklaringer.

#### Bureau Veritas

har udsendt Listen for April, der viser, at der udgik af Skibe følgende:

Dampere: Amerikanske 11, Brasiliansk 1, Britiske 13, Kinesisk 1, Hollandsk 1, Ægyptisk 1, Estnisk 1, Franske 3, Tysk 1, Græske 2, Japanske 3, Nicaraguansk 1, Tyrkisk 1, ialt 40.

Motor- og Sejlskibe med Hjælpemotor: Britiske 3.

Sejlskibe: Italiensk 1.

Aarsagen til, at de udgik, var:

Dampere: Vrag 5, Kollision 1, Brand 4, Grundstødt 5, Forladt 1, Ophugget 24, ialt 40.

Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: Vrag 1, Kollision 1, Ophugget 1, ialt 3.

Sejlskibe: Brand 1.

#### Nyanlæg i Næstved Havn

Det danske Petroleums Aktieselskab har ved Svajebassin i Næstved Havn paabegyndt Opførelsen af et stort Havnelager. Arealet spænder over 6000 Kvadratmeter, og medens Kontorbygning, Gaardsplads og den 75 Meter lange Garage- og Lagerbygning kommer ned i Kajhøjde, vil syv Benzin- og Petroleumsbeholdere blive rejst paa Bakketoppen som et nyt Vartegn for Næstved. Anlægget vil, inklusive de underjordiske Tanke, faa en Kapacitet paa 3 Millioner Liter og vil staa færdigt inden Nytaar.

#### Fiskeriet ved Grønland

Sydgrønlands Landsraad, som for Tiden er samlet til sit aarlige Møde ved Godthaab, har med Hensyn til den fornylig vedtagne Lov om udvidet Adgang til Fiskeri ved Grønland afgivet en saalydende Udtalelse:

»Idet Landsraadet med Resignation tager den foreliggende Lov til Efterretning og tvunget af samtlige i Betragtning kommende Omstændigheder ikke rejser Indvendinger mod dens Indhold, da sker det som Følge af rodfæstet Tillid til Grønlands Styrelse og med fuld Forstaaelse af de tvingende Omstændigheder, der har foranlediget Lovgivningsmagten til at udstede Loven. Vi vil dog ikke undlade samtidig at udtrykke vor Beklagelse over, at Raadets Ret til at udtale sig og blive hørt vedrørende alle Beslutninger, der har Relation til Grønland, er blevet tilsidesat.«

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortaet fra Side 298.

ODENS

SVENDBORG

FRIIS & FREDERIKSEN  
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsant.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

## E. W. v. d. HUDE &amp; SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

## C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

## A. E. SØRENSEN

EDSVORNE SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

## PERSONALIA

## 60 Aar

Den 26. Juni fylder Fører i Dampskibsselskabet »Pacific«, Kaptajn C. O. Larsen, 60 Aar. Kaptajn Larsen er Fører af S/S »Paris«.

## Dødsfald

Mægler C. Holm, Vejle, er død, 85 Aar gammel. Den afdøde, der drev Mæglerforretning i Vejle fra 1882 til 1920, har beklædt en Række Tillidshverv og var tysk Konsul fra 1895 til 1920.

Dansk Konsul i Valencia, Direktør I. P. Nielsen, er afgaaet ved Døden i København. Konsul Nielsen havde i en Aarrække været Danmarks honorære Konsul i Valencia og gjort sit Land meget betydelige Tjenester — i Særdeleshed dansk Skibsfart — og været interesseret i Frugteksperten fra den spanske Havneby.

Overstyrmand i Fyrinspektionsskibet »Argus« Herman H. Rosa er død, 49 Aar gl.

Overstyrmand Rosa, der var Bornholmer af Fødsel, og som under Verdenskrigen gjorde Tjeneste som Reserve-lojtnant i Flaaden i forskellige Inspektionsskibe og Torpedobaade, sejlede en Del Aar i Dansk-Fransk D/S, hvorefter han blev ansat som Styrmand i Fyrvesenet.

Rosa var afholdt af alle, han kom i Berøring med.

## POSITIONSLISTE PR. 21. JUNI 1939

## A

s.s. *Aalborg* ank. Køge 18.6.  
s.s. *Aaro*, Bastrup, afg. Bremen 10.6.  
m.s. *Aase Mærsk* ank. Colombo 17.6.  
s.s. *Aase* pass. Dover 15.6. p. R. t. Antwerpen.  
s.s. *Absalon* ank. Riisö 9.6.  
s.s. *Agnete* ank. Rotterdam 10.6. p. R. t. London.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Puerto Cabello 13.6.  
m.s. *African Reefer* ank. Bergen 13.6.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Shanghai 18.6. til Yokohama.  
s.s. *Alabama* afg. Neufahrwasser 23.5. til Buenos Aires.  
s.s. *Alfa* afg. Mogador 12.6.  
s.s. *Alf* afg. Danzig 14.6.  
s.s. *Algarve* afg. Collo 19.6. til Algier.  
s.s. *Algier* afg. Kbhvn. 19.6. til Horsens.  
m.s. *American Reefer* afg. Hook 13.6.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. St. Thomas til London 16.6. hjg.  
m.s. *Almena* afg. Dakar 5.6.  
s.s. *Allsund*, Hansen, afg. Baltimore 15.6. til Gdynia.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Rotterdam 7.6.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 21.6.  
s.s. *Anna* afg. Alexandria 13.6.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. New York 16.6.  
s.s. *Anne* ank. Ghent 9.6.  
m.s. *Argentina* ank. Santos 18.6.  
m.s. *Arizona* ank. Oslo 18.6.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Bordenaux 16.6.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. 44° N. — 155° 54' Ø. 17.6. p. R. t. Yokohama.  
s.s. *Aslaug* ank. Dakar 8.6.  
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Saigon 18.6. hjg.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Legaspi 31.5.  
s.s. *Astra* afg. Philadelphia 7.6. til Quebec.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Køping 15.6.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Melbourne til Tientsin 2.6. udg.  
m.s. *Australian Reefer* afg. Dakar 11.6.  
s.s. *Avance* afg. Haukipudas 15.6. til Grangemouth.

## B

s.s. *Belgien* ank. Vejle 13.6.  
m.s. *Bente Mærsk* ank. Rotterdam 15.6.  
s.s. *Bergenshus* afg. Aalesund 20.6. nordover.  
s.s. *Bertha* grundslødt ved Øland 19.6.  
s.s. *Bes* pass. St. Abb's Head 19.6.  
s.s. *Betta* ank. Swansea 13.6.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Clarendville 2.6.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Gdynia 17.6.

s.s. *Birgitte* ank. Trångsund 7.6.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. Baltimore 14.6. til Brunswick.  
s.s. *Bogu*, Nielsen, ank. Hull 19.0.  
m.s. *Bonita*, Farup, pass. Casquets 19.6.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. New York 15.0.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Colombo til Aden 20.6. hjg.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 18.6. til Rouen.  
s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 24.5. til River Plate.  
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Gibraltar 10.6.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Portland Mc. 9.6.  
s.s. *Brynhild* ank. Santos 16.6.  
s.s. *Britta* ank. Genoa 9.6.  
s.s. *Broholm* ank. Kbhvn. 19.6.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 19,31° N., 79,05° W. 18.6. p. R. t. Mobile, Alabama, U.S.A.

## C

m.s. *California* afg. Lissabon 15.6. til Kbhvn.  
m.s. *Canadian Reefer* ank. London 9.6.  
s.s. *Carmen* ank. Calais 10.6.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Hull 15.6. hjg.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Tuxpam 6.6.  
s.s. *Charkow* ank. Antwerpen 20.6.  
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Adelaide til Melbourne 20.6. udg.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Yokohama 8.6.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Port Alfred 3.6.  
m.s. *Chilean Reefer* ank. Santos 3.6.  
m.s. *Chr. Holm* afg. Le Havre 14.6. til Caripito.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Bahia 8.6. til Boston Mass.  
s.s. *Christiansborg* afg. New Orleans 16.6.  
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Gdynia 20.6. til Ghent.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Gedser 14.6. til Lybæk.  
s.s. *Clara*, Jensen, ank. Ymuiden 17.6.  
m.s. *Columbia*, Bronér, ank. London 10.6.  
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Dover 14.6.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Dingwall 17.6.

## D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Svendborg 14.6. til Bremen.  
s.s. *Dagmar* ank. St. Louis 13.6.  
s.s. *Dagmar* ank. London 20.6.  
s.s. *Dania*, Danholt, afg. Bremen 20.6. til Kbhvn.  
m.s. *Danmark*, Christensen, ank. Yokohama 5.6. udg.  
m.s. *Danmark* afg. Bermuda 17.6. til Bay Town.  
s.s. *Delaware* afg. New York 15.6. til Oslo.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Södertälje 13.6.  
s.s. *Ebro* ank. Dunkirk 20.6.  
s.s. *Edu. Nissen* ank. Arkangelsk 3.6.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20.6.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,25	AMSTERDAM.....	254,70
BERLIN.....	192,10	STOCKHOLM.....	115,50
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,50	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,10	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,35	WARSAWA.....	90,50

s.s. *Effie Mærsk* ank. Bordeaux 16.6.  
s.s. *Egholm* afg. Antwerpen 15.6. til Casablanca.  
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Esbjerg 8.6.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Tuxpam 30.5.  
s.s. *Else* ank. Luleå 9.6.  
s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. New York 19.6. til Caibarien.  
s.s. *Elisabeth* ank. Råfsø 12.6.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Safi 10.6.  
s.s. *Ellen* ank. Shoreham 10.6.  
s.s. *Ellensborg* ank. London 19.6.  
s.s. *Emanuel* forv. ank. Pugwash, Nova-Scotia 20.6.  
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Danzig 13.6.  
m.s. *Emma Mærsk* afg. New York 12.6.  
s.s. *Energi* ank. Gdynia 17.6.  
s.s. *England*, Stengade, afg. Burntisland 20.6. til Tuborg.  
s.s. *Enigheden* oplagt  
s.s. *Erik Boye* ank. New Orleans 14.6.  
s.s. *Erindring* oplagt.  
s.s. *Erna* afg. Sete 14.6.  
m.s. *Erria*, Mouritsen, ank. Kbhvn. 26.5.  
s.s. *Ester* ank. Nantes 11.6.  
s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, afg. Gibraltar 17.6.  
m.t. *Esso Copenhagen* afg. Kbhvn. 10.6. til Baton Rouge.  
s.s. *Estrid* ank. Danzig 1.6.  
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Tacoma til San Francisco 13.6. hjg.

## F

m.sk. *Fano* ank. Lilleø 26.4.  
s.s. *Fano*, Korff, afg. Archangel 16.6. til Langerbrügge.  
s.s. *Finland* ank. N. Waterweg 15.6.  
m.s. *Fionia*, Kondrup, ank. Kbhvn. 18.6.  
s.s. *Flynderborg* ank. Selubal 19.6.  
s.s. *Frankrig* afg. Rouen 13.6. til Hartlepool.  
s.s. *Fredensborg* ank. Gdynia 18.6.  
s.s. *Frederiksberg* pass. Cape Wrath 19.6.  
s.s. *Freya* afg. Havre 10.6.  
s.s. *Frida* pass. Cristobal 10.6.  
s.s. *Frøde* afg. Aalborg 9.6. til New York.  
s.s. *Fylla* afg. Stockholm 13.6. til Raumo.

## G

s.s. *Georgia* ank. Santos 19.6.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Orand Manan Island 15.6.  
s.s. *Gerd* ank. Arzew 7.6.  
s.s. *Gerda* afg. Kotka 13.6.  
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Shanghai 15.6.  
s.s. *Gorm* afg. Madeira 12.6. til Kbhvn.  
m.s. *Grete Mærsk* ank. Yokohama 16.6.  
s.s. *Grete* ank. Kemi 13.6.  
s.s. *Grønland*, Fischer, ank. Kotka 18.6.  
s.s. *Guðrun* afg. Helsingør 9.6. til Leningrad.  
m.s. *Guðrun Mærsk* afg. New York 16.6.  
s.s. *Gunhild* afg. Danzig 10.6. til Trångsund.  
s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Gdynia 15.6.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 25.5. til Bangkok.  
s.s. *Gyda* afg. Alexandria 6.6. til Tel Aviv.

## H

s.s. *H. H. Petersen* forv. afg. Svendborg 20.6. til Gdynia.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Burntisland 20.6. til Randers.  
s.s. *Halfdan* ank. Riga 18.6.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 18.6.  
s.s. *Hanne* ank. Riga 7.6. p. R. t. Antwerpen.  
s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 21.6. til Hammerhavn.  
s.s. *Hans Broge* ank. Danzig 10.6.  
s.s. *Hans Mærsk* afg. Aberdeen 17.5.  
s.s. *Harald* forv. afg. Danzig 20.6. til Manchester, Liverpool og Swansea.  
s.s. *Harriet* pass. Finisterre 13.6.  
s.s. *Helga* pass. Cristobal 7.6.  
s.s. *Helene* ank. Themsen 19.6.  
m.s. *Helvig* pass. Land's End 10.6. p. R. t. New York.  
s.s. *Henry Tegner* afg. Haderslev 14.6. til Trångsund.  
m.s. *Herdís* pass. Gibraltar 9.6. p. R. t. Malaga.  
s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 26.5. p. R. t. Barcelona.  
s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 20.6. til Esbjerg og Kbhvn.  
s.s. *Holland* afg. Bremen 13.6.  
s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 18.6.  
m.s. *Hulda Mærsk* afg. Los Angeles 13.6.

## I

m.s. *India*, Krarup, pass. Ushant p. R. t. Genoa 18.6. udg.  
s.s. *Inga*, Holm, ank. Uddevalla 16.6.  
m.s. *Inge Mærsk* afg. Baytown 16.6.  
s.s. *Ingeborg S.* afg. Lissabon 8.6. til Palermo.  
s.s. *Inger* afg. Dakar 13.6.  
s.s. *Inger Toft*, Ørum, ank. Antwerpen 13.6.  
s.s. *Irene Maria*, Liisberg, ank. St. Nazaire 17.6.  
m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Hamburg 10.6.  
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Methil 16.6.  
s.s. *Ivar* afg. Baltimore 28.4. til Timecharter.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 18.6.  
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Bordeaux 18.6.  
m.s. *Jane Mærsk* afg. Harburg 10.6.  
m.s. *Java*, Juul Christensen, afg. Singapore til Suez 9.6. hjg.  
s.s. *Jenny* ank. Teignmouth 12.6.  
ss. *Jessie Mærsk* afg. Texas City 10.6.  
s.s. *Johanne* afg. Rotterdam 12.6.  
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Danzig 17.6.  
s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 21.6.  
s.s. *Jonna* ank. Cartagena 12.6.  
s.s. *Juliane* ank. Leningrad 13.6.  
m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Aden til Colombo 16.6. udg.  
s.s. *Jutta* pass. Dungeness 13.6.  
s.s. *Jytte* pass. Skagen 13.6. vestg.  
s.s. *Jægersborg* ank. Grimsby 17.6.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Havana 16.6.  
s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. New York 10.6.  
s.s. *Knud* ank. Danzig 17.6.  
s.s. *Karen* pass. Skagen 12.6. p. R. t. Königsberg.  
s.s. *Karen Toft*, Striib-Jensen, ank. Aalborg 11.6.  
s.s. *Karla* ank. Southampton 11.6.  
s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 17.6. til Manchester.  
m.s. *Katrine Mærsk* afg. Manchester 17.6.  
s.s. *Keiserinde Dagmar* ank. Riga 6.6.  
s.s. *Kentucky* ank. Beaumont 16.6.  
m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Beyrouth til Antwerp 14.6. hjg.  
s.s. *Kirsten* pass. Helsingør 14.6. nordg.  
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. London 16.6.  
s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, afg. Antwerpen 14.6. til Norrköping.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Rutebart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 14.6. til Methil.  
s.s. *Knut* afg. Kbhvn. 17.6. til Grønland.  
s.s. *Kongea* pass. Hammeren 13.6. østg.

## L

s.s. *Laila* ank. New York 31.5.  
m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Bangkok 14.6.  
s.s. *Lars Kruse* afg. Shields 9.6. til Arkangelsk.  
s.s. *Laura* pass. Gibrtalar 11.6.  
m.s. *Laura Mærsk* afg. Shanghai 15.6.  
m.s. *Leise Mærsk* afg. Panama 13.6.  
m.s. *Lexa Mærsk* ank. Chester 15.6.  
s.s. *Lica Mærsk* afg. Safi 9.6.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Quebec 10.6.  
s.s. *Lilleborg* ank. Partington 9.6.  
s.s. *Lilian* ank. Casablanca 11.6.  
s.s. *Lily* ank. Antwerpen 12.6.  
s.s. *Linda* pass. Vinsebt 11.6.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Aabenraa 18.6.  
s.s. *Lotta* ank. Plymouth 13.6.  
s.s. *Lotte* pass. Hanstholm 13.6. vestg.  
m.s. *Louisiana* ank. Kambo 16.6., afg. forv. 20.6. til River Plate.  
m.s. *Lundby* afg. Montreal 9.6. via Panama og San Pedro til Puget Sound.  
s.s. *Lynæs* pass. Brunsbuttel 19.6.

## M

s.s. *Magnus* afg. Dunkirk 20.6. til Havre.  
s.s. *Maja* afg. Gdynia 14.6.  
s.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Nakskov 21.6.  
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Buclouche 18.6.  
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Savannah 15.6.  
s.s. *Margit*, Johansen, ank. Havana 17.6.  
s.s. *Margrete* afg. Haukipudas 13.6.  
s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 19.6.  
s.s. *Maria* ank. Vigo 13.6.  
s.s. *Marianne* ank. Ymuiden 13.6.  
m.s. *Marie Mærsk* afg. Tampico 4.6.  
s.s. *Marie Toft*, Jensen, pass. Finisterre 19.6.  
s.s. *Marit Mærsk* afg. Port Talbot 9.6.  
s.s. *Marna* afg. Arica 10.6.  
m.s. *Morocco* ank. Niece 20.6.  
s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Bay Roberts N. F. 16.6.  
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Barry 13.6. til Grønland.  
s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Blyth 15.6.

s.s. *Marx* ank. Sunderland 15.6.  
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 7.6. til River Plate.  
 m.s. *Meonia*, Frederiksen, pass. Ushant p. R. t. Marsailles 20.6. udg.  
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 23.5.  
 s.s. *Mette* afg. Ardrossan 12.5. til Island.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Singapore 28.5.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 19.6.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Seaham 17.6.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Svendborg 19.6.  
 s.s. *Najaden* ank. Gravesend 7.6.  
 s.s. *Nancy* ank. Boston 12.6.  
 s.s. *Nerna* ank. Dakar 29.5.  
 s.s. *Nevada* afg. Rio 11.6. til Madeira.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Cochín 15.5.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 8.6.  
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Tovgossak 18.6.  
 s.s. *Niobe* afg. Bordeaux 13.6.  
 s.s. *Norco* pass. Gdynia 11.6. p. R. t. Trångsund.  
 m.s. *Nordbo* afg. Osaka 5.6. til Seattle.  
 s.s. *Nordborg* ank. Nørresundby 18.6.  
 ss. *Nordby* pass. Helsingør 15.6. nordg.  
 m.s. *Norden* ank. New York 11.6.  
 m.s. *Nordfarer* ank. Philadelphia 11.6.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Aalborg 10.6. til Vest Indien.  
 m.s. *Nordhval* afg. Osaka 26.5. til Vancouver.  
 m.s. *Nordkap* ank. Rio de Janeiro 10.6.  
 s.s. *Nordlys* afg. St. Thomas 9.6. til Port Alfred.  
 m.s. *Nordpol* ank. Wakamatsu 9.6.  
 m.s. *Nordvest* afg. Galveston 6.6. til Los Angeles.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Progreso 10.6.

## O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 20.6.  
 s.s. *Olaf* ank. Aalborg 20.6.  
 s.s. *Olga* afg. Helsingør 11.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Olga S.* afg. Alexandria 8.6. til Candia.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. St. Pierre 10.6.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. afg. Montreal 21.6.  
 m.s. *Oregon* ank. Villa Constitucion 18.6.  
 s.s. *Orion* ank. Puerto Tarafa 12.6.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Kbhvn. 15.6.  
 s.s. *Otto Petersen* pass. Lodgingen 15.6. sydg.  
 s.s. *Ove Toft*, Schultz, afg. Antwerpen 17.6.

## P

s.s. *P. N. Damm* afg. Bissao 9.6.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Dondrahead p. R. t. Penang 19.6. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Danzig 14.6. til London.  
 s.s. *Paula* ank. Rotterdam 12.6.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Portland til Kobe 4.6. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Hongkong 31.5.  
 s.s. *Polly* pass. Helsingør 12.6.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Dunston 16.6.

## R

m.s. *Ragnhild* ank. New York 11.6.  
 s.s. *Randa* ank. Aalborg 11.6.  
 s.s. *Riga* ank. Burntisland 19.6.  
 s.s. *Rignor* afg. Koivisto 10.6.  
 s.s. *Rikke* pass. Dungeness 9.6. p. R. t. La Rochelle.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Gdynia 16.6.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 21.6. til Hamburg.  
 s.s. *Robert* pass. Hammeren 14.6. østg.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Calcutta 15.6.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Aalborg 18.6.

## S

s.s. *Saga* forv. afg. Skien 20.6. til Randers og Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Middlesbrough 15.6.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Gdynia.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Aalborg 21.6. til Gdynia.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 20.6.  
 s.s. *Seine* forv. afg. Bordeaux 22.6. til La Pallice.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. San Juan P.R.  
 m.s. *Selandia*, Væring, pass. Finisterre p. R. t. London 20.6. hjg.  
 s.s. *Selma* pass. Ushant 12.6.  
 s.s. *Sessa* afg. Arica 13.6.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Las Palmas til Syney 10.6. udg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Antwerpen 17.6.  
 s.s. *Sigrid* pass. Helsingør 12.6. p. R. t. Stockholm.

## Frihavnens Skibssmedie og Maskinfabrik

(HILL-MADSEN)

Statust. Elektrometallator v. Kbhvn.s og Nordjæll. Elektricitætsv.

Ship &amp; Engine Repairing Shop

Telf. 5289, Palm 4989, Øbro 1280 y KØBENHAVN

s.s. *Sigrun* forv. afg. Aarhus 20.6. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg* afg. San Juan 14.6.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Portland 10.6.  
 s.s. *Skagen* ank. Hobro 18.6.  
 s.s. *Skagerak* ank. Raumo 12.6.  
 s.s. *Skandia* afg. London 2.6. til Bay Town.  
 s.s. *Skjold* afg. Middelfart 20.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Rouen 14.6.  
 s.s. *Stejpner* afg. Kbhvn. 20.6. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Stesvig*, Haure-Petersen, afg. Los Angeles 14.6.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. St. Johns N.F. 13.6.  
 s.s. *Sophie* afg. London 10.6.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 20.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 42° N. — 52 W. 16.6. p. R. t. Gdynia.  
 s.s. *Stella* ank. Kotka 13.6.  
 m.s. *Stensby* ank. Dalhousie 18.6., derefter til Montreal.  
 m.s. *Stjerneborg* ank. New York 15.6.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. West Hartlepool 17.6.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Zeebrugge 14.6.  
 s.s. *Svanhild* afg. Norfolk 19.6. til Gulfen.  
 s.s. *Svanholm* i Dok i Helsingør.  
 s.s. *Svava* afg. Horsens 21.6. til Odense.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Philadelphia 1.6. til Gälle.  
 s.s. *Søborg* afg. Kemi 20.6.

## T

s.s. *Taarnholm* forv. afg. Manchester 21.6. til Liverpool og Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Shanghai 16.6.  
 s.s. *Tanja* afg. Liverpool 13.6.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Boston Mass. 16.6.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Stettin 21.6.  
 s.s. *Tekla* afg. Liverpool 10.6. til Tron.  
 s.s. *Tennessee* afg. Gdynia 23.6. til Santos.  
 s.s. *Texas* ank. Gefle 20.6.  
 m.s. *Thyra S.* ank. til Helsingør Skibsværft for Reparation.  
 s.s. *Tomsk* forv. afg. Antwerpen 20.6. til Kbhvn og danske Provinshavne.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt.  
 s.s. *Tovetil*, Bang, ank. Prinzapolka 29.5.  
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 12.6. p. R. t. Odense.  
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Brunsbüttel 21.6. p. R. t. Hamburg.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 20.6. til Stettin.  
 s.s. *Tula* afg. Mersin 17.6. til Algier.  
 m.s. *Tunis* ank. Alexandria 18.6.  
 m.s. *Tureby* forv. ank. Buenos Aires 20.6.

## U

s.s. *Uffe* forv. afg. Aarhus 21.6. til Odense.  
 s.s. *Ulla* pass. Æquator 8.6.  
 s.s. *Ulrik Holm* pass Helsingør 14.6. nordg.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Yawata 13.6.

## V

s.s. *Valborg* pass. Skagen 11.6. p. R. t. Korsør.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Struer 20.6. til Stettin.  
 ss. *Venus* afg. Newport News 9.6. til Havana.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 14.6.  
 s.s. *Viborg* ank. Port Talbot 17.6.  
 s.s. *Viola* ank. Helsingør Skibsværft for Reparation.  
 s.s. *Virginia* ank. Buenos Aires 18.6.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Vancouver B.C. 14.6.  
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Dunnet Hd. 7.6. p. R. t. Ivigtut.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rotterdam 18.6.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 20.6. til Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Santander 16.6.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 - KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udiandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftene

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

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**  
Korresponderende Reder**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olle — H &amp; W Dæklak

»Rensoline»

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.*Det populære*  
*Øl***TUBORG LAGER ØL**  
**TUBORG PILSNER****VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkoco**ROTTERDAM**Telephones:  
84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 21. Juni 1939.

Nr. 25.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarl. Enkelte Numre saas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

1839. Sverige. Stockholm Skærgaard. Højspændingskabel udlagt. Forbud mod Ankring.

(U. f. s. Nr. 24/1663. Stockholm 1939.)

Mellem Punkterne  $58^{\circ} 59'_{,10}$  N.  $17^{\circ} 42'_{,50}$  E. paa *Mörkö* og  $58^{\circ} 58'_{,82}$  N.  $17^{\circ} 42'_{,90}$  E. paa *Oaxen* er udlagt et Højspændingskabel. Det er forbudt at ankre 150 m paa hver Side af Kablet. Paa hvert af ovennævnte Punkter er anbragt en Tavle med Paa-skrift: *Ankring förbjuden. Höjspanningskabel.*

1840. Sverige. Bottnisko Bugt. Ångermanälven. Sandö E. Højspændingskabel udlagt. Forbud mod Ankring.

(U. f. s. Nr. 24/1662. Stockholm 1939.)

Mellem Punkterne  $62^{\circ} 53'_{,17}$  N.  $17^{\circ} 54'_{,50}$  E. paa *Fastlandet* og  $62^{\circ} 53'_{,15}$  N.  $17^{\circ} 54'_{,05}$  E. paa *Sandö* er udlagt et Højspændingskabel. Det er forbudt at ankre 50 m paa hver Side af Kablet. Paa hvert af ovennævnte Punkter er anbragt en Tavle med Paa-skrift: *Höjspanningskabel. Ankring förbjuden.* Desuden findes paa Fastlandssiden en Tavle, som holdt overet med ovennævnte angiver Kablets Retning. Begge Tavler er forsynet med Lanterner, der viser rødt, fast Lys.

1841. (P). Sverige. Bottnisko Bugt. Germandö Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 24/1661. Stockholm 1939.)

Ved Fyrets Tænding den 10. Juli d. A. vil *Germandö* Fyr paa c.  $65^{\circ} 26'_{,1}$  N.  $22^{\circ} 14'_{,5}$  E. være forandret saaledes, at det livide og røde faste Lys S.-efter er forandret til hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser c. hver  $10^s$ . Iøvrigt uforandret.

1842. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer. Lys-, Fløjte- og Klokketønde midlertidig ombyttet.

(N. f. S. Nr. 24/2508. Berlin 1939.)

Lys-, Fløjte- og Klokketønden *Stubbenkammer* paa c.  $54^{\circ} 36'$  N.  $13^{\circ} 42'$  E. er midlertidig ombyttet med en sort- og hvidtæret Lys- og Fløjtetønde med Kegle med opadvendt Spids som Topbetegnelse.

**1843. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sassnitz. Fyr forandres.**

(N. f. S. Nr. 24/2507. Berlin 1939.)

Den 22. Juni d. A. forandres Lysvinklerne i Fyret paa Hovedet af *Sassnitz Havn E.-Mole* paa c. 54° 30' N. 13° 38' E. som følger:

1. Grønt i Pej. fra 29° til 198°.
2. Hvidt i — - 198° - 226°.
3. Rødt i Pej. fra 226° til 249°.
4. Hvidt i — - 249° - 29°.

(Kort Nr. 188, 181 og 180.)

**1844. (T). Tyskland. Kielerbugt. Eckernförde Bugt. Surendorf. Skibsfartsforskrift.**

(N. f. S. Nr. 24/2511. Berlin 1939.)

Paa Grund af Undervandsarbejder ved *Surendorf* skal Skibe passere Byggestedet i mindst 800 m Afstand.

Farten skal mellem de to rød-sortede Baaketønder *Mittelgrund A* og *Mittelgrund B* S. for disse formindskes til 8 Knob.

*Surendorf*: c. 54° 29',<sub>1</sub> N. 10° 04',<sub>2</sub> E.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1845. Danmark. København. Yderhavnen. Sixtus NE. Afbrækket Pæl afmærket.**

En afbrækket Pæl, hvorover mindste Dybde er 1,<sub>5</sub> m, staar c. 6 m fra Land paa 55° 41' (23") N. 12° 36' (43") E. i 2,<sub>3</sub> m Vand. En grøn Vragbøje er udlagt tæt NE. for Pælen.

**1846. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**

Skydning med Kanon vil blive afholdt den 3. Juli og fra 31. Juli—4. August d. A. begge Dage incl. i *Køge Bugt* m. v.

Skydepladsen begrænses af *Sjællands* og *Amagers* Kyster samt af Meridianen gennem *Aflandshage* og Breddeparallellen gennem *Køge Sønakke*.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

**1847. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 15. Juni d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,<sub>8</sub> m i E.-Siden af Renden, 5,<sub>7</sub> m i Midten af Renden og 5,<sub>4</sub> m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 52' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.

(E. f. S. Nr. 23/1719 1939.)

**1848. (T). Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Mürwik. Württembergbroen. Forbud mod Ankring.**

(N. f. S. Nr. 24/2513. Berlin 1939.)

Under Ombygningsarbejderne paa *Württembergbroen* er Ankring inden for en Afstand fra Broen af 120 m forbudt. 54° 48' 46" N. 9° 27' 14" E.

(E. f. S. Nr. 14/1076 1939.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 1849. (T). Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Flaadeøvelser. Advarsel.

Flaadeøvelser vil blive afholdt fra Solnedgang til Solopgang Nætterne mellem den 4. og 5. og mellem 5. og 6. Juli d. A. i *Sejersø Bugt*.

Farvandet begrænses af en Linie fra *Sjællands Rev Fyrbaake* til *Sejersø Fyr* samt fra *Sejersø SE.-Pynt* til *Ordrup Næs*.

Al Sejlads indenfor de nævnte Farvandsafsnit er forbudt i de anførte Tidsrum. De tilstedeværende Orlogsskibe er bemyndiget til at fjerne Skibe og Fartøjer, der ikke retter sig efter det givne Forbud. Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forbudet, medfører fuldt Erstatningsansvar.

Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saa vidt muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende i det paagældende Farvandsafsnit, ligesom Afmærkning af Bundgarnspøle indskærpes. For Skade paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af ovennævnte Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets Fartøjer og Materiel. *Sjællands Rev Fyrbaake*: c. 56° 04' N. 11° 13' E.

#### 1850. (T). Danmark. Kattegat. Farvandet E. for Samsø. Øvelser med Miner. Advarsel.

Øvelser med Miner vil blive afholdt i Tiden fra den 3.—6. Juli d. A. begge Dage inklusive i Farvandet E. for *Samsø*.

Farvandet begrænses af Breddeparallelernerne 55° 52' N. og 55° 54' N. og Meridianerne 10° 43' E. og 10° 42' E.

Naar Miner er udlagt, vil Orlogsfartøjer i Almindelighed opholde sig i Minefeltets Nærhed.

Mineskibe vil under Arbejde i Minespæringer vanskeligt kunne vige for andre Fartøjer, hvorfor saadanne i Tide vil have at gaa af Vejen for Mineskibene, naar disse fører Signal som fastsat for Skibe, der er i Færd med at udlægge eller optage Telegrafkabel, nemlig om Dagen: 3 Signalfigurer lodret over og under hinanden, den øverste og den nederste kugleformede og rødfarvede, og den mellemste af Form som en ligesidet Firkant, ophængt ved det ene Hjørne og af Farve hvid. Om Natten: 3 Lanterner lodret over og under hinanden, lysende hele Horizonten rundt, den øverste og nederste visende rødt, den mellemste hvidt Lys.

Det indskærpes, at Skibe og Fiskerfartøjer m. fl. er forpligtet til at følge de Anvisninger, som maatte blive givet dem af de tilstedeværende Orlogsskibe, og disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter deres Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saa vidt muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende indenfor de angivne Farvandsafsnit.

For Skader paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af ovennævnte Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets ovennævnte Fartøjer og Materiel.

#### 1851. (T). Danmark. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 4.—6. Juli, 10.—13. Juli, 17.—20. Juli og 25.—27. Juli d. A. alle Dage incl. i Farvandet W. for *Samsø*.

Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne 56° 02' N. og 55° 45' N. samt af Meridianerne 10° 28' E. og 10° 16' E.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.



Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

**1852. (T). Kattegat. Mariager Fjord Fløjtetønde midlertidig ombyttet.**

Fløjtetønden *Mariager Fjord* paa c.  $56^{\circ} 41',_7$  N.  $10^{\circ} 30',_2$  E. er midlertidig ombyttet med en rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste.

**1853. (T). Sverige. Kattegat. Falkenberg. Lystønde midlertidig inddraget.**

(U. f. s. Nr. 24/1722. Stockholm 1939.)

Lystønden *Falkenberg* paa c.  $56^{\circ} 53',_2$  N.  $12^{\circ} 28',_6$  E. er midlertidig inddraget og erstattet med en Stage med Kost.

**1854. Danmark. Limfjorden. Svaneholm Ledefyr. Nyt Forfyr tændt. Fyr flyttet.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1837 d. A. meddeles, at *Svaneholm* Fyrlinie nu er tændt og i Orden. c.  $56^{\circ} 42'$  N.  $8^{\circ} 15'$  E.

(E. f. S. Nr. 24/1837 1939. Kort Nr. 104. Fyr-Port. Nr. 568.)

**1855. Norge. Skagerrak. Oslofjorden N.-lige Del. Kaholmen Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1939.)

Lysvinklerne i *Kaholmen* Fyr paa c.  $59^{\circ} 40',_7$  N.  $10^{\circ} 36',_9$  E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $161\frac{1}{2}^{\circ}$ til $162\frac{1}{2}^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pej. fra $264^{\circ}$ til $336^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $162\frac{1}{2}^{\circ}$ - $167^{\circ}$ .                   | 5. Hvidt i — - $336^{\circ}$ - $348^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - $167^{\circ}$ - $264^{\circ}$ .                               | 6. Rødt i — - $348^{\circ}$ - $355^{\circ}$ .         |

(Kort Nr. 92.)

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1856. Norge. Berlevåg. Kjolnes Bifyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1939.)

Den grønne Lysvinkel i *Kjolnes* Bifyr paa c.  $70^{\circ} 51',_1$  N.  $29^{\circ} 14',_8$  E. er forandret til rød, saaledes at Bifyret nu lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $112^{\circ}$ til $133^{\circ}$ . | 2. Hvidt i Pej. fra $133^{\circ}$ til $320^{\circ}$ . |
|--|---|

**1857. Norge. Ranen. Feøy Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1939.)

Lysvinklerne i *Feøy* Fyr paa c.  $66^{\circ} 09',_9$  N.  $12^{\circ} 57',_6$  E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1.—4. Som før.                                       | 7. Hvidt i Pej. fra $220^{\circ}$ til $226^{\circ}$ . |
| 5. Grønt i Pej. fra $82^{\circ}$ til $215^{\circ}$ . | 8. Grønt i — - $226^{\circ}$ - $240^{\circ}$ .        |
| 6. Rødt i Pej. fra $215^{\circ}$ - $220^{\circ}$ .   |   |

## 1858. Norge. Brønnøysund. Stokholmen Fyr forandret.

(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1939.)

Lysvinklerne i *Stokholmen Fyr* paa c.  $65^{\circ} 26',_5$  N.  $12^{\circ} 10',_3$  E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Rødt i Pej. fra $8^{\circ}$ til $13^{\circ}$ . | 4. Rødt i Pej. fra $166^{\circ}$ til $183^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $13^{\circ}$ - $19^{\circ}$ .      | 5. Grønt i — - $183^{\circ}$ - $205^{\circ}$ .       |
| 3. Grønt i — - $19^{\circ}$ - $166^{\circ}$ .     | 6. Rødt i — - $205^{\circ}$ - $215^{\circ}$ .        |

## 1859. (T). Skotland. Firth of Forth. Undervandshindringer. Vagtskib inddraget. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 804 og 1255. London 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 7/503 1939 meddeles, at Vagtskibet 0,505 Sm 274° fra *Oxcars Fyr* midlertidig er inddraget.

A d v a r s e l. Al Sejlads ind eller ud af *Firth of Forth* skal stadig foregaa mellem Lystønderne *a* og *b*, N. om Lystønde *c* og S. om Lystønde *d*.

Lystønde *a*, rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. 0,415 Sm 281½° fra *Oxcars Fyr*.

Lystønde *b*, sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. 0,370 Sm 268½° fra *Oxcars Fyr*.

Lystønde *c*, sort Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>. 1,4 Sm 258° fra *Oxcars Fyr*.

Lystønde *d*, rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. 0,84 Sm 268° fra *Oxcars Fyr*.

*Oxcars Fyr*: c.  $56^{\circ} 01'$  N.  $3^{\circ} 17'$  W.  
(E. f. S. Nr. 7/503\_1939.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

## 1860. Frankrig. Touquet Anduvning. Banc du Vergoyer. Lystønde forandret.

(A. a. N. Nr. 22/1582. Paris 1939.)

Lystønden *Bouée Ouest* paa c.  $50^{\circ} 36',_3$  N.  $1^{\circ} 17',_9$  E. er blevet forsynet med en kegleformet Topbetegnelse.

## 1861. England W.-Kyst. Bristol Channel. Cardiff Red. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 1159. London 1939.)

1. Nedennævnte Dybder findes i vedføjede Afstande og Retninger fra *Monkstone Fyr*, der er beliggende paa c.  $51^{\circ} 25'$  N.  $3^{\circ} 06'$  W.:

a. 2,1 m 1,5 Sm 323½°. b. 5,8 m 1,48 Sm 311½°.

2. Nedennævnte Dybder findes i vedføjede Afstande og Retninger fra *Flatholm Fyr*, der er beliggende paa  $51^{\circ} 22'$  ( $30''$ ) N.  $3^{\circ} 07'$  ( $00''$ ) W.:

a. 4,6 m 2,16 Sm 324½°.	f. 4,6 m 2,06 Sm 319°.
b. 4,9 m 2,08 Sm 325½°.	g. 4,9 m 2,09 Sm 321°.
c. 4,6 m 2,01 Sm 323°.	h. 5,5 m 1,97 Sm 314½°.
d. 4,6 m 1,97 Sm 320°.	i. 4,9 m 2,38 Sm 282½°.
e. 4,3 m 1,97 Sm 317½°.	j. 5,2 m 2,40 Sm 281°.

## 1862. England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Fyr- og Klokkebaad genudlagt.

(N. t. M. Nr. 31. Trinity House, London 1939.)

*Lune Fyr-* og *Klokkebaad* paa c.  $53^{\circ} 57'$  N.  $3^{\circ} 08'$  W. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 16/1186 1939.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1863. (P). Afrika W.-Kyst. Sierra Leone. Undervandshindringer udlægges. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1275. London 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid udlægges Undervandshindringer i Retningen 15° fra Kysten N. for *Aberdeen Hill* Triangulationsmærke i en Afstand af 1,1 Sm til *O'Farrell Shoal*.

Gennemsejlingsaabningen i ovennævnte Undervandshindring vil blive afmærket med Lystønder.

Det tilraades at navigere med Forsigtighed i Nærheden af det nævnte Sted.

*Aberdeen Hill* Triangulationsmærke: c. 8° 30' N. 13° 17' W.

1864. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Indløbet til Bush Floden. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 1278. London 1939.)

Ved Fyrtaarnet paa c. 39° 20' N. 76° 13' W., c. 1,4 Sm 151° fra *Abbeys Point*, er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 30<sup>s</sup>.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1865. Venezuela. Cubagua Island. Grund.

(N. t. M. Nr. 1286. London 1939.)

En Grund med 7,8 m Vand ligger paa c. 10° 48' N. 64° 07' W., 3,5 Sm 139° fra N.-Spidsen af *Cubagua Island*.

1866. (P). St. Domingo S.-Kyst. Punta Palenque. Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 23/2386. Berlin 1939.)

Paa 18° 13' 25" N. 70° 09' 04" W. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 13<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 12,5<sup>s</sup>.

1867. Martinique. Fort de France Bugt. Grunde.

(N. t. M. Nr. 1155. London 1939.)

Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Retninger og Afstande fra NE.-Spidsen af *Bout Point*, der er beliggende paa c. 14° 34' N. 61° 04' W.:

- |    |                |   |         |       |
|----|----------------|---|---------|-------|
| a. | 7,3 m (Klippe) | — | 1,30 Sm | 36°.  |
| b. | 2,7 m          | — | 1,75 Sm | 92°.  |
| c. | 3,7 m          | — | 2,26 Sm | 99½°. |
| d. | 8,7 m (Klippe) | — | 0,06 Sm | 278°. |
| e. | 3,2 m          | — | 1,22 Sm | 230°. |
| f. | 1,4 m          | — | 1,37 Sm | 225°. |

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1868. Frankrig. Marseille. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 22/1586. Paris 1939.)

Fyret paa Yderdæmningen paa c. 43° 17',8 N. 5° 21',2 E. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 16 Sm.

(E. f. S. Nr. 23/1764 1939.)

1869. **Italien. Liguriske Hav. Genua. Lystønde udlagt.**  
(A. a. N. Nr. 22/3. Genua 1939.)  
Ud for Kysten ved *Cornigliano* er paa  $44^{\circ} 24' 35''$  N.  $8^{\circ} 51' 47''$  E. udlagt en rød-  
malet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $5^s$ .
1870. **Italien E.-Kyst. Corvia. Fyrbelysning forandret.**  
(N. f. S. Nr. 23/2367. Berlin 1939.)  
a. Det røde Blinkfyr paa Hovedet af S.-Molen paa c.  $44^{\circ} 16',_{10}$  N.  $12^{\circ} 21',_{8}$  E. er  
forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Synsvidde: 10 Sm.  
b. Det hvide, faste Fyr c.  $0,_{19}$  Sm NE. for Told- og Karantænestationen, er per-  
manent nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 7/486 1938.)
1871. (T). **Italien. Adriaterhavet. Isola Sansego. Fyr midlertidig forandret.**  
(A. a. N. Nr. 22/2. Genua 1939.)  
*Isola Sansego* Fyr paa c.  $44^{\circ} 31'$  N.  $14^{\circ} 18'$  E. viser for Tiden Et-Blink hver  $6^s$ ,  
Blink  $0,2^s$ , Mørke  $5,8^s$ . Synsvidde:  $11,5$  Sm.
1872. **Italien. Adriaterhavet. Quarnero Bugt. Isola Cherso. Cherso. Punta Croce**  
**(Crizze). Navneforandring.**  
(N. f. S. Nr. 23/2368. Berlin 1939.)  
*Punta Croce* paa c.  $44^{\circ} 57',_{3}$  N.  $14^{\circ} 23',_{6}$  E. har skiftet Navn til *Punta S. Anselmo*.
1873. (T). **Bulgarien. Sorte Hav. Burgas Bugt. Krestova Skala Lys- og Fløjtetønde**  
**midlertidig inddraget.**  
(A. a. N. Nr. XII—1—1220/3. Sofia 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Krestova Skala* paa  $42^{\circ} 31' 50''$  N.  $27^{\circ} 41' 10''$  E. er for  
Tiden inddraget for Eftersyn.
1874. **Lilleasien W.-Kyst. Izmir Bugt. Yenikale. Vrag afmærket.**  
(A. a. N. Nr. 45. Istanbul 1939.)  
En grøn Spidstønde mærket „W“ er udlagt som Afmærkning for et Vrag, der ligger  
sunket paa  $38^{\circ} 25' 15''$  N.  $27^{\circ} 01' 50''$  E.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1875. **Røde Hav. Suez Kanalen. Kabret. Oplysning om Fyr og Lystønder.**  
(N. t. M. Nr. 1280. London 1939.)  
1. Det hvide, faste Fyr paa *Kabret* Landingsbro paa  $30^{\circ} 15' (30'')$  N.  $32^{\circ} 30'$   
( $00''$ ) E. er forandret til at vise rødt, fast Lys.  
2. De to Lystønder er flyttet c.  $0,2$  Sm i Retningen  $108^{\circ}$  og ligger nu henholdsvis  
 $1,46$  Sm  $292^{\circ}$  og  $1,46$  Sm  $287^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Fyr. Iøvrigt er Lystønderne uforandret.  
3. De to Lystønder henholdsvis  $0,35$  Sm  $305^{\circ}$  og  $0,35$  Sm  $288^{\circ}$  fra det i (1) nævnte  
Fyr er permanent inddraget.  
4. En Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt  $0,1$  Sm  $18^{\circ}$  fra det i (1)  
nævnte Fyr.
1876. (P). **Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Kisimaya Bugt. Mtanga Ya**  
**Papa Island. Fyr forandres.**  
(A. a. N. Nr. 19/34. Genua 1939.)  
*Mtanga Ya Papa* hvide Blinkfyr paa c.  $0^{\circ} 26'$  S.  $42^{\circ} 31'$  E. forandres i Løbet  
af den nærmeste Tid til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver  $4^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $3,5^s$ .  
Fyret skal vise hvidt Lys i Pejlinger fra  $223^{\circ}$  til  $236^{\circ}$  og rødt Lys fra  $236^{\circ}$  til  $43^{\circ}$ .

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 1877. Sunda Øerne. Banka Stræde. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1285. London 1939.)  
En Grund (Mudder og Sand) med 9,1 m Vand ligger paa c. 3° 06' S. 106° 24' E.,  
7,3 Sm 138° fra *Eastern Bank* hvide Blinkfyr.
- 1878. Siam Bugt. Siam. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 23/2398. Berlin 1939.)  
Flammens Højde i nedennævnte Fyr er, som følger:  
a. *Hin Sampayeu* Fyr paa c. 13° 11',4 N. 100° 46',6 E. 17 m.  
b. *Goh Tau Maw* Fyr paa c. 12° 38',4 N. 100° 50',7 E. 13 m.  
c. *Goh Chuang* Fyr paa c. 12° 31',0 N. 100° 56',2 E. 135 m for Gruppe-Blinkfyret  
og 131 m for det røde, faste Fyr.
- 1879. Siam Bugt. Saracen Bugt og Anduvning. Oplysning om Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 1286. London 1939.)  
1. 2,7 m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 10° 36' N. 103° 17' E.,  
c. 1,22 Sm 16° fra Observationsstedet, eksisterer ikke.  
2. En Grund med 6,4 m Vand ligger paa c. 10° 34' N. 103° 20' E., 7,5 Sm 239°  
fra *Square Rock*.
- 1880. Siam Bugt. Fransk Indokina. Phu-Quoc Island. Bai Vian Bugt. Fyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 23/2397. Berlin 1939.)  
Paa 10° 07' 40" N. 104° 01' 50" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys.  
Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 12 Sm. Hvid Fyrpæl. Fyret er synligt i Pejlinger  
fra 201° til 283°.  
Brændetid: 15. April—15. Oktober, under SW.--Monsunen.
- 1881. Fransk Indokina. Annam. Pointe Phan Thiet. Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 23/2398. Berlin 1939.)  
*Pointe Phan Thiet* Fyr paa c. 10° 55',0 N. 108° 06',2 E. er forandret fra at vise  
hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 3<sup>s</sup>. Lysevne: 15 Sm.  
Synsvide: 12 Sm.
- 1882. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Hainan Stræde. Dybde aftaget.**  
(N. t. M. Nr. 1283. London 1939.)  
Dybden i *South Channel* og *Inner Passage* rapporteres at være aftaget betydeligt.  
*Inner Passage*: c. 20° 10' N. 110° 42' E.
- 1883. Kina. Tai Chau Islands S. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1284. London 1939.)  
En Grund med 6,9 m Vand rapporteres at ligge paa c. 28° 19' N. 121° 55' E.,  
4,5 Sm 179° fra *Hea Chu* 134,1 m Top.
- 1884. Korea SW.-Kyst. Mokuho Ko. Oplysning om Dybde m. m.**  
(N. t. M. Nr. 1215. London 1939.)  
1. Dybden 9,4 m, der i Kortet er angivet 0,43 Sm 7° fra *Muka To* Fyr, skal rettes  
til 8,2 m.  
2. En Baake er opført 0,125 Sm 108° fra det i (1) nævnte Fyr.  
3. En kendelig Skorsten er opført 0,847 Sm 334½° fra det i (1) nævnte Fyr.  
*Muka To* Fyr: c. 34° 46' N. 126° 23' E.

**1885. Korea S.-Kyst. Myangoru Gruppen. Radiofyr oprettet.**

(N. t. M. Nr. 1009. London 1939.)

Ved *Chu Do Fyr* paa c. 34° 13' N. 125° 51' E. er oprettet et Radiofyr. Kalde-signal: JSG 2. Radiofrekvens: 290 kc/s (1034 m). Type: A 2. Rækkevidde: c. 130 Sm. Signalet er:

Bogstaverne TK uafbrudt i 2 Min.

Sendetider: Under Taage og i usigtbart Vejr ved det 20<sup>m</sup>. og det 30<sup>m</sup>. efter hver fulde Time.

I klart Vejr udsendes Signalet til samme Tider, men kun fra Solopgang til Solnedgang.

Der holdes Vagt ved 500 kc/s (600 m) og 375 kc/s (800 m), Type A 2, B.

**1886. (T). Australien. Queensland. Bustard Head N. Undervandshindring. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 1267. London 1939.)

Et Skib med et Dybgaende af 4,5 m rapporterer at have tøret en Undervandshindring paa c. 23° 59' S. 151° 47' E., c. 2,2 Sm 15° fra *Bustard Head Fyr*.

Søfarende advares imod at benytte Passagen mellem *Outer* og *Middle Rocks*, indtil ovennævnte Sted er blevet nærmere undersøgt.

**1887. (P). Australien. Victoria. Cape Otway Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 1139. London 1939.)

Omkring den 25. Oktober d. A. forandres *Cape Otway* røde og hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 38° 52' S. 143° 31' E. fra at vise Tre-Blink hver 1<sup>m</sup>. til at vise Tre-Blink hver 18<sup>s</sup>. Samtidig nedlægges den røde Lysvinkel mellem Pejlingerne 257° og 272°. — Fra c. 4. Oktober d. A. og under Arbejdet med Forandringen slukkes Gruppe-Blinkfyret og erstattes midlertidigt med et hvidt, fast Fyr, der anbringes paa Fyrtaarnets Balkon.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****1888. Danmark. Oplysning om Radiofyr.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 19/1457 1939 meddeles, at Radiofyrene *Hanstholm*, *Drogden* og *Stevens* atter udsender Klartvejrssignaler, medens *Middelgrunds Fort* Radiofyr først paabegynder Udsendelsen den 26. Juni d. A. eller snarest derefter.

(E. f. S. Nr. 19/1457 1939.)

**1889. Rettelse til den internationale Signalbog.**

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler den 20. Juni d. A.:

I Henhold til Bestemmelse truffet paa den internationale Telegraf- og Telefonkonference 1938 skal der foretages følgende Ændring i den internationale Signalbog paa Side 11 i Afsnittet „Skilletegn“:

III --- --- --- rettes til:

AAA --- --- ---

Rettelsen er traadt i Kraft den 1. Januar 1939. Et nyt Rettelsesblad til Signalbogen vil snarest blive udsendt.

## Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1890. (T). Danmark. Kattegat. Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.

Lys- og Fløjtetønden *Sejersø NW.* paa c.  $55^{\circ} 56' N.$   $11^{\circ} 03' E.$  er for Tiden slukket, den vil snarest atter blive bragt i Orden.

1891. (T). Danmark. Limfjorden. Salling Sund. Glyngøre Vinkelfyr NW. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.

I Løbet af kort Tid vil der til Brug for Strømmaalinger blive udlagt 4 Bøjer c. 600 m NW. for *Glyngøre* Vinkelfyr. De 3 Bøjer er sortmalet, medens den W.-ligste af de midterste Bøjer er en mindre, rødmalet, Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $1\frac{1}{2}$  s., Blink  $\frac{1}{2}$  s., Mørke 1 s.

Al Sejlads forbi *Glyngøre* bør foregaa W. om ovennævnte Lystønde.  
*Glyngøre* Vinkelfyr: c.  $56^{\circ} 46' N.$   $8^{\circ} 52' E.$

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Den store Succes



**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

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



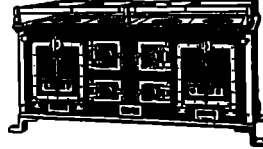


### Medlemsliste

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bese«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.«.  
 Det Forenede Buggerselskab, A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdals«.  
 D/S »Holland«.  
 Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 J. Lauritzen.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautica«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

### BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630



### CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

### DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmild"  
Amaliegade 38

### DAMPKIBSSELSKABET

## PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

### Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

St. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

### FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
 Brasilien — Nordafrika — Italien —  
 Spanien — Portugal — Frankrig —  
 Belgien — Tyskland — Storbritannien —  
 Island — Norge — Sverige — Danzig —  
 Letland — Litauen — Estland —



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 26

TORS DAG 29. JUNI 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DEN INTERNATIONALE HANDELSKAMMERKONGRES I KØBENHAVN

Verdens Opmærksomhed er i disse Dage henvendt paa København, hvor mellem 1500 og 2000 Delegationer fra Alverdens Nationer er samlet til den internationale Handelskammerkongres. Man maa haabe, at Kongressen kan bidrage sit til at befri Verden for nogle af de meget smærende Baand, der er i Forholdet Handelen mellem de enkelte Lande, og kunde man dertil faa rettet ved det nye Afgudsbillede Selvforsyningen, ja, helst væltet det, vilde meget være naaet. Men allermost og allervigtigst vilde det være, om Handelskammerkongressen kunde faa fjernet noget af den Uro, den Ulyggestemning der i Øjeblikket præger Verden og truer med, hvornaar det skal være, at kaste Europa og de øvrige Dele af Jorden ud i et fuldkommen ødelæggende Kaos. Dér har Kongressen sin største Opgave. Det er derfor forstaaeligt, at man fra mange Sider ser spændt hen til Resultaterne derfra.

Ved Aabningshøjtideligheden 26. Juni var Kongen og Kronprinsparret tilstede.

Til Indledning talte Præsidenten for Kongressen, Grosserer *Holger Laage Petersen*.

Anden Taler var Statsminister *Stauning* og tredje Taler Overborgmester *Viggo Christensen*.

Saa talte Det internationale Handelskammers Præsident Mr. *Thomas J. Watson*.

Femte Taler var Dr. *Fentener van Vlissingen*, Holland, og til Slut talte den kendte engelske Skibsfartsmand Sir *Alan G. Anderson*, England.

I de følgende Dage er man saa gaaet over til det tidligere omtalte Arbejds- og Festsprogram.

Foredragene og Debatteerne bliver af Tolke oversat paa en Række Sprog. Tolkene taler i Mikrofoner, og de Delegerede kan tage en Hovedtelefon paa og stille ind til det Sprog, de vil høre, hvis de ikke forstaaer det Sprog, der tales fra Talerstolen.

En Række Fester følger i Kongressens Spor. Blandt disse skal vi nævne den Lunch som Dansk Dampskibsforskerforening giver Fredag d. 30. Juni i Grev Moltkes Palæ for Kongressens Medlemmer.

### TANKPOOLEN

Præsidenten for den internationale Tankpool, *H. T. Shierwater*, udtalte paa Poolens nylig afholdte Aarsmøde i London, at kun i et af de sidste otte Aar, hvor Poolen har været i Virksomhed, havde Efter spørgselen paa Tonnage været lige saa stor som Tilgangen. I de øvrige syv Aar havde i Gennemsnit været oplagt en halv Million Tanktonnage. Dette Forhold burde, sagde Mr. Shierwater, give Anledning til Eftertanke for alle dem, der lever i den Tro, at Aktier i Tankrederier er guldrandede Papirer.

Dersom Rederne fortsætter med at afgive Masseordrer paa Tanktonnage, saa snart der sker en Forandring til det bedre i Tankfragterne, saa bliver det svært at finde noget andet Helbredelsesmiddel mod Markedets Forværring end gennem en international Overenskomst angaaende Regulering af Nybygningsordrer — en Foranstaltning, som næppe er gennemførlig paa andet end Papiret. Tankpoolens vellykkede Virksomhed havde været et Mønster for en lignende Organisation vedrørende de paa de større Have be-

skæftede Kornskibe, og Mr. Shierwater udtalte, at den nye Organisations Sekretær havde oplyst, at det første Aars Virksomhed havde givet et godt Resultat.

### JAPAN OG DEN EUROPÆISKE SKIBSFART

De højt beklagelige Begivenheder i Østen har givet England nok at tænke paa, og man forstaaer, at der her maa ske et eller andet, hvis det britiske Verdensriges Position skal opretholdes. De engelske Kommentarer til Begivenhederne er velkendte, derimod har man kun undtagelsesvis hørt, hvad der fra tysk Side siges derom. I det tyske Skibsfartsblad »Hansa« har man imidlertid offentliggjort en overordentlig interessant Artikel: »Magtprøven i Tientsin og Skibsfarten« og den vil med Interesse læses ogsaa udenfor de direkte »komplicerede«s Kresse. Det hedder saaledes bl. a. deri:

I Tientsin har den engelsk-japanske økonomiske Spænding faaet en ny politisk Belastning. Hvad England oplever i Tientsin, er bestemt ikke blot et britisk Anliggende, men det berører alle europæiske Folk i lige saa høj Grad som den Spænding af økonomisk og politisk Art, der er mellem Nord- og Sydamerika. Den japanske Holdning er bekendt: Japan ønsker, at alle politiske og økonomiske Forhindringer paa det asiatiske Kontinent, der vil være en Hindring for japansk Overherredømme, forsvinder. Den engelske Opfattelse er ikke mindre bekendt, selv om den i alle Fremstillinger ikke er helt ærlig, for det har i den engelske Udenrigspolitik og i den engelske Udenrigshandel i Kina aldrig drejet sig om en europæisk Førerstilling; ellers havde man næppe taget den japanske Hær som Forbundsflælle i en kritisk Tid, for at ødelægge det tyske Tsingtau og Tyskheden i Kina. I Tientsin og i Kina forsvarer England i Dag en Nøglestilling til sin økonomiske Magt og sin hertil nødvendige militære Sikringslinie i Trekanten Singapore—Sydhavet—Shanghai. England har i de senere Aar allerede maattet afgive en betydelig Del af sine økonomiske Positioner, som det havde opnaaet gennem Kapital, Handel og sin Flaade, til Japan. Falder nu en Nøglestilling, er ogsaa Flaadestøttestrukturerne og derefter de andre Højborge for det engelske Verdensherredømme i det fjerne Østen truet.

Skaderne har hidtil stærkest ramt den engelske Handel og det engelske Flags Anseelse, for hvad Japan efter 30 Aars Kamp for sin Økonomi har erhvervet, har den engelske Udenrigshandel og Udenrigspolitik i første Linie maattet betale. Enhver engelsk Shipping-man mindes kun ugerne de Tal, som det engelske Skibsfartsdepartement har offentliggjort om den britiske Flaades og det britiske Flags Tilbagegang paa Verdenshavene. Det fjerne Østen indtager i disse Fremstillinger en særlig Plads. Det hedder saaledes deri, at fra 1929 til 1935 har den indgaaende og den udgaaende engelske Skibstrafik paa de indiske Havne undergaaet en for England ubehagelig Udvikling. Mens den udgaaende Trafik under japansk Flag i 1929 var 541.000 Tons og i 1935 651.000 Tons, gik samtidig den engelske Tonnage tilbage fra 278.000 til 254.000 Tons. Fra 1929 til 1936 aftog Andelen af den britiske Skibsfart paa Singapore fra 40 til 32 pCt., mens den japanske Andel steg fra 13 til 19 pCt. Ialt blev 75 pCt. af Handelen mellem Indien og Japan befordret med japanske Skibe. Samtidig med at den japanske Skibsfart steg, har den japanske Handel faaet Fodfæste i britisk Malaya saavel som i Neder-

landsk Indien og Philippinerne. 1929 havde Japans Skibsfart en Andel i den nederlandsk indiske Fart paa 5,8 pCt., i 1936 paa 13,7 pCt. Den engelske Andel gik samtidig tilbage fra 40 til 28,1 pCt. Den alvorlige Betænkning fra den britiske Skibsfartskomité har aabnet Øjnene paa adskillige Englændere, og man staaer overfor nye Konkurrencefremstød. Sikkert kan en i hele Imperiet, i alle britiske og Dominionshavne gennemført Boykott skade og forstyrre den japanske Skibsfart og japansk Udenrigshandel, og i Tilfælde af, at Amerika slutter sig hertil, vilde den japanske Handels- og Betalingsbalance blive stillet overfor ret vanskelige Problemer. Men det er ikke sandsynligt, at U. S. A. vil aabne en Handelskrig mod sin bedste Kunde. Endnu mindre kan det lænkes, at de forskellige Imperielande vil indlade sig paa det, for selvom den engelsk-japanske Handel er aktiv til Gunst for Japan, er der et rent Importoverskud, hvor Talen er om Japan og Imperielandene.

Der tales i Artiklen videre om det japanske »Lebensraum« — det nye tyske Yndlingsudtryk — og om, at Krigen og Angrebet for at underlægge sig Kina kan tage Aartier! Den Udvikling, Japan gennemgaar nu, er ikke uden Indflydelse paa Europas Stilling i det fjerne Østen og navnlig ikke paa Englands.

### PRINS GEORG 70 AAR

Prins Georg af Grækenland og Danmark fyldte i Lørdags 70 Aar, og Dagen fejredes i Stilhed i Paris. —

Danmark føler Prins Georg sig knyttet stærkt til, ikke mindst som nu afdøde Prins Valdemars nærmeste Ven. Han fik sin Søofficersuddannelse i den danske Flaade, i hvilken han nu er Viceadmiral. Mange af de Hverv indenfor Søfartsorganisationerne, som Prins Valdemar beklædte, er nu overtaget af Prins Georg, der derigennem er kommet til at staa dansk Skibsfart nær, og det vil derfor være naturligt ogsaa fra vor Side at fremføre en Lykønskning.

### BESEJLINGS- OG BROFORHOLD I DE DANSKE FARVANDE

I sidste Nummer refererede vi de nærmere Forhold i vedrørende Aggersund-Broen og Søfartsraadets Udtalelse i Sagen.

Der er nu yderligere sket dette, at Søfartsraadets er fremkommet med en ny Erklæring i Tilslutning til Ministeriets Omtale af Sagen. Det hedder i Søfartsraadets Udtalelse, at dette i Betragtning af de Erfaringer, der allerede er indhøstet ved Besejling af de eksisterende Broer, stadig maa nære de største Betæneligheder ved Anlæg af en Lavbro over dette Farvand.

Der er ikke Tvivl om at alle Skibsredere og Skibsførere, der besejler Farvandene ved Aggersund, Odde-sund og flere andre Steder hvor Lavbroer er bygget, vil slutte sig til disse Betæneligheder.

Viser det sig nødvendigt af Hensyn til Landtrafikken, at der bygges Broer paa saadanne Steder, maa Raadet bestemt henstille, at det bliver Højbroer med en Gennemsejlingshøjde og Bredde paa henholdsvis 26 og 125 m, og Raadet fraraader paa det kraftigste ethvert Broprojekt, der, til Fordel for Landtrafikken, vanskeliggør Besejlingsforholdene for Skibsfarten i saa stor Grad som Tilfældet her.

Dersom den projekterede Bro ved Aggersund bygges, vil Sejlrenden, der for Tiden har en Bredde af ca. 200 Meter indsnævres til 30 Meter. Dette vil paa Grund af de meget besværlige Is- og Strømforhold forvalde Skibsfarten saa store Vanskeligheder, at Følgen deraf ikke paa Forhaand kan overses.

Det betragtes endvidere som givet, at de af Dr. Ostfeld projekterede 2 Duc d'Alber paa hver Side af Broen vil vise sig at være utilstrækkelige, og at et større Afvisermærke Nord og Syd for Sejlrenden

paa begge Sider af Broen sikkert vil blive nødvendige. Der er endvidere Ønsker fremme om at Uddybning af Svajebassin Vest for Broen først tages op paa et senere Tidspunkt, men her mener man fra Søfartsraadets Side, at dette Spørgsmaal maa tages op i god Tid, saa Uddybning af Svajebassin kan være tilendebragt før Indsnævring af Farvandet finder Sted.

Hvis derimod Projektet ændres til en Højbro med den ovenfor nævnte Gennemsejlingsaabning vil baa-de Svajebassin og Afvisermærke kunne undværes.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Forskrift for Sejlads under Broarbejdet, bør de samme Forskrifter gælde, som har været udfærdiget for Sejladsen under tidligere Broarbejder, saaledes at der til Stadighed maa være den efter Forholdene nødvendige Gennemsejlingsaabning. Farvandet maa være behørigt afmærket og belyst, og alle Ændringer heri bør i god Tid bekendtgøres i »Efterretningen for Søfarende« og paa anden behørig Maade.

*Hals Barre.* Paa given Foranledning har Søfartsraadets anmodet Marineministeriet om, at den nuværende Andvningssklokketønde ved den gravede Rende over Hals Barre maatte blive ombyttet med en Lys- og Klokkeboje, hvilken Forbedring af Afmærkningen paa dette Sted maatte anses som ønskelig og nødvendiggjort af Udviklingen bl. a. ved Indsættelsen af større Baade i Passagerruten paa Aalborg.

Søfartsraadets bragte forøvrigt i Forslag, at denne Lys- og Klokketønde blev indskudt i den fastlagte Rækkefølge for de af Skibsfarten ønskede Lys- og Klokketønder foran Listens Nr. 5, Tønden ved Middelpult.

Marineministeriet kunde imødekomme det fremsatte Ønske, og den næste Lystønde, hvortil Bevilling vil blive søgt paa Finanslovsforslaget for Finansaaret 1939—40, vil blive udlagt i Stedet for Hals Barre Klokketønde.

*Hammer-Odde.* I Betragtning af, at en stedse voksende Del af de Skibe, der passerer Farvandet ved Hammer-Odde, bliver forsynet med Radiopejlere, har Søfartsraadets overfor Marineministeriet anbefalet Oprettelsen af et Radiofyrt paa Hammer-Odde.

Marineministeriet gav Tilsagn om, at der i Lobet af Sommeren 1938 vilde blive afholdt Forsøg for at udfinde den bedste Placering for et saadant Fyr, samt at Ministeriet agtede at søge Bevilling til Radiofyret paa Finansloven for 1939—40.

*Hov Sand.* Søfartsraadets har henstillet til Marineministeriets Overvejelse at foranledige, at der udlægges en almindelig Klokketønde ved Tokosten ved Hov Sand.

*Karrebæk Fjord.* Til en fra Handelsministeriet til Udtalelse modtagen Sag vedrørende Ordensreglementer for Næstved og Karrebæksminde Havn m. v. har Søfartsraadets udtalt, at Raadet intel havde at erindre mod de fremsendte Udkast til Ordensreglement og til Bekendtgørelse angaaende Sejladsen i det uddybede Løb gennem Karrebæk Fjord, og ligeledes at man intel havde at erindre mod, at der blev udstedt en Bekendtgørelse om Lodstvang for alle Fartøjer over 150 B.R.T., der befærer Lobet. Derimod fandt Søfartsraadets ingen Anledning til fra sidstnævnte Bestemmelse at undtage Fartøjer hjemmehørende i Næstved eller Karrebæksminde.

Bekendtgørelsen angaaende Sejladsen paa det uddybede Løb gennem Karrebæk Fjord m. m. til Næstved blev udfærdiget af Handelsministeriet den 7. September 1938 og trandt i Kraft den 1. Oktober 1938.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Lodstvang er ifølge Bekendtgørelse af 23. August 1938 kun undtaget Skibe, som ejes eller disponeres af Næstved Havn, jfr. Lodsforhold, pag. 132.

*Karrebæksminde.* Søfartsraadets Opmærksomhed blev henledt paa, at Skibe, som i Næstved Kanal for udgaende skulde passere Vejbroen ved Karrebæksminde, kunde komme i en vanskelig og farlig Situation, dersom de blev tvunget til at stoppe op for Broen, idet Synsfeltet mod denne først blev frit i en Afstand af ca. 150 m, og Betingelserne for Opankring foran Broen var meget daarlige paa Grund af Farvandets ringe Bredde og stærke Strøm og de derværende Kabelanordninger.

Det maatte forudses, at dette Forhold vilde medføre alvorlige Skader og Ulykker, og efter Søfartsraadets Formening vilde det være absolut paakrævet, at der ovenfor Broen i Land paa et Sted, som var bedre synligt for udgaende Skibe, blev anbragt Lyssignaler med automatisk Genlagelse af de egentlige Brosignaler.

En saadan Foranstaltning vilde kun medføre en meget ringe Anskaffelsesudgift — ca. 500 Kr. — og Søfartsraadets henstillede derfor indtrængende til Næstved Havneudvalg, at den paaklagde Mangel snarest blev afhjulpet ved Anbringelsen af saadanne fremskudte Lyssignaler.

Det omhandlede Forhold var saavidt vides ikke afhjulpet ved Aarets Udgang.

## »HANS BROGE«

I straalende Sommervej var der forleden Prøvetur med Det Forenede Dampskibsselskabs nye Aarhusbaad »Hans Broge«, der er bygget ved Helsingør Skibsværft. Skibet er som tidligere meddelt beregnet til at skulle nedsætte Overfartstiden mellem København og Aarhus med en Time, saaledes at det i Dagfarten, der nu indledes, kan løbe over paa 6½ Time, og det var derfor spændende at se, om Forventningerne kunde opfyldes.

Det viste sig, at »Hans Broge« kunde præstere endnu mere, end der var krævet. Distancen København—Aarhus er 110 Sømil, og til at løbe den i 6½ Time udkræves 17 Knob. Men »Hans Broge« løb 18½.

Lørdag sattes Skibet i Fart for første Gang i sin nye Rute og indviedes samtidig i Overværelse af et indbudt Selskab.

Ved Middagen om Bord holdt bl. a. Direktør *Kørbing* en Tale, hvori det hed:

Sund Konkurrence er altid af det gode, og fremfor alt maa det danske Samfund være tilfreds med, at en saadan hersker, naar det drejer sig om Landets livsvigtige Trafikmidler. Kun derigennem er man sikker paa, at de holdes paa Højde med Tidens Krav og er saa gode, som man med Rette kan kræve.

Det Forenede Dampskibs-Selskab har ikke kunnet undgaa at føle Virkningerne af de Forbedringer, der i de senere Aar er sket med de øvrige Trafikmidler, efter at vi har faaet en Lillehælsbro, Lyntog og særlige Automobilruler, og det er derfor kun naturligt, at vi nu sørger for at følge efter med Forbedringer til Søs, særlig da vi til Trods for de mange udmærkede Forbindelser i Landtrafikken har haft en stadig voksende Ferietrafik i Sommer-tiden paa Aarhusruten, der gjorde det nødvendigt for Selskabet at skaffe forøgede Rejsemuligheder særlig paa de billigere Klasser. Samtidig var det os klart, at mange Mennesker gerne vilde indlede Ferien med en smuk Sørejse om Dagen samtidig med, at der var mange, der ligesom tidligere ønskede at spare en Feriedag ved at gøre Rejsen om Natten. I Stedet for at bygge to nye Skibe, saaledes at vi vilde faa en særlig Dagbaad og en særlig Natbaad, fandt vi nu, at Tekniken havde udviklet sig saaledes, at det vilde være muligt at give Skibene saa stor en Hastighed, at hvert af de to Skibe i Sommertiden baade kunde gøre en Dagtur og en Natturn og være velegnede til begge Formaal samtidig med, at de var af passende Størrelse for den Trafik, der forefindes den øvrige Del af Aaret. Kort sagt vi har bygget Motorskibet »Hans Broge« og ombygget Motorskibet »C. F. Tietgen« for at beholde vor Andel i Trafikken, og vi har opnaaet, at vi i Sommertiden med disse to Skibe kan gøre Gavn for fire Skibe og samtidig hele Aaret rundt byde Passagererne saa gode Bekvemmeligheder som ingeninde tidligere.

Man vil af mine Bemærkninger forstaa, at den Indsats, som vi her har gjort, først og fremmest er gjort af Hensyn til og paa Grundlag af Passagertrafikken, og for at man ikke skal fristes til at tro, at Det Forenede Dampskibs-Selskabs indenlandske Farer i al Almindelighed er en meget indbringende Farer, naar vi kan sætte saa store Kapitaler ind, vil jeg gerne have Lov til at benytte denne Lejlighed til at gøre et Par Bemærkninger om den indenlandske Godstransport til Søs i det hele taget. I Virkeligheden er Forholdet det, at Søtransporten, som oprindeligt

og i mange Menneskealdrer var den bedste og den billigste, ikke alene i Danmark, men næsten i alle Landes Kystfart er blevet stærkt trængt af Landtrafikens store Udvikling i de senere Aar. For Eksempel har der i Sverige været nedsat en Kommission til Undersøgelse af dette Forhold, og der er herved fremkommet Udtalelser, der gaar ud paa, at det vilde være i Samfundets Interesse at støtte Kystfarten, saaledes at den ikke svinder alt for stærkt ind, og man har særlig paapeget, at man burde formindske de store Udgifter, som Skibene har rundt omkring i Provins-havnene.

Jeg kan af mit fulde Hjerte give Tilslutning til denne Udtalelse ogsaa, hvad Forholdene i de danske Provi-nshavne angaar. Vi har jo her i Danmark rundt omkring i de danske Sø-Købstæder efterhaanden faaet et stort Antal udmærkede Havne, men disse Havne har været dyre at bygge, og det er derfor naturligt, at man søger at faa saa store Indtægter som muligt, men jeg maa advare mod, at man søger at faa denne Indtjening ved høje Havne- og Vareafgifter — de saakaldte Bropenge — af den indenlandske Trafik, for dette kan bevirke, at denne Form for Søtransport ikke kan klare sig i Konkurrencen, saaledes at den helt eller delvis vil forsvinde, og sker dette, vil Havnenes Indtægter reduceres i Stedet for at øges. Det er ikke alene for Det Forenede Dampskibs-Selskabs Interes-ser, jeg fremsætter denne Advarsel — vi har allerede maattet nedlægge nogle Ruler — det er ogsaa af Hensyn til den almindelige Smaaskibsfart i vore Farvande, at jeg henstiller, at man lager dette Spørgsmaal under alvorlig Overvejelse.

Her i Aarhus Havn er vi altid blevet vel behandlet, og vi ved, at man nu er i Gang med store Udvidelsesarbejder, der ogsaa for København—Aarhus-Ruten vil gøre Forholdene bedre, end de nu er, men jeg kan ikke undlade at sige, at jeg ogsaa her synes, at de Afgifter, som Havnen opkræver, er allfor store. Alene for Aarhus-Rutens to Skibe bliver Godstransport i de Bropenge (Vareafgifter), som Modtagerne betaler, belastet med ca. 210,000 Kroner aarlig, og lægges hertil Havneafgifterne, kommer Havnenes Indtægt ved disse to Skibes Anløb op paa henvend 300,000 Kr. aarlig. Til Sammenligning med dette Tal kan jeg anføre, at den Bruttofragt, Selskabet modtager for Godssets Transport, andrager ca. 1,100,000 Kr. aarligt.

Jeg synes derfor, at man ogsaa for Aarhus' Vedkom-mende til sin Tid, naar Forhandlinger igen skal optages om de danske Provi-nshavnes Havnetakster, bør vise Forstaaelse af det Forhold, jeg her har tilladt mig at fremdrage, saaledes at Vareafgifterne for de Varer der transporterer i den indenlandske Godstrafik baade her og alle andre Steder bliver væsentlig reduceret.

Jeg haaber ikke, at denne lille Alvorstale, jeg her har tilladt mig at fremkomme med ved denne festsomme Sammenkomst, fra nogen Side vil blive taget fortrydeligt op, jeg fandt nemlig, at jeg netop med Rette kunde gøre det ved en Lejlighed, hvor vi satte to Skibe i Fart, som man næppe har bedre andelsteds i Verden under tilsvarede Forhold.

For Det Forenede Dampskibs-Selskab er det en meget stor Glæde at se, at man fra alle Sider paaskønner denne Indsats. Vi takker Københavns Bystyre og Erhverv for den Interesse, der fra deres Side er vist, og ganske særlig takker vi Aarhus Bystyre og Aarhus Erhvervsliv, fordi man saa klart har givet Udtryk for den Glæde, det nye Skib har vakt i Aarhus.

Direktør *Kørbing* sluttede med at udtale en varm Tak til Aarhus By for godt Samarbejde gennem de mange Aar, hvor Selskabet har drevet Aarhus-Ruten.

## MEDDELELSER FRA DANSK

## Midlertidig norsk Forhøjelse af Lødsbetalingen

Ved Lov af 20. Maj er der i Norge gennemført midlertidige Forhøjelser af Lødsbetalinger i Finansaaret 1. Juli 1939—1. Juli 1940 for saavel toldpligtige som ikke toldpligtige Fartøjer. Det hedder i Loven:

Fra 1. Juli 1939 til 1. Juli 1940 skal Lødspenge, som beregnes af saavel toldpligtige som ikke toldpligtige Skibe efter Takstabellen i Lov om Lødsvæsenet af 14. Februar 1930 betales med et Tillæg af 35 pCt.

Heraf tilfalder for de toldpligtige Skibes Vedkommende de 30 pCt. den paagældende sportellønnede Løds, mens de resterende 5 pCt. kan lægges til et Fond, hvoraf der efter Kongens nærmere Bestemmelse betales Grundbidrag til Lødsen samt Bidrag til »Skøytehold« og til Udgift ved Lødsdrenge's Løn.

For Kredse, hvor »Lødsintradene« er saa betydelige, at de enkelte Lødsers Indtægter bliver uforholdsmæssig store, maa der foruden Takster ogsaa fra Grundbidrag og Tillæg efter foranstaaende, kan Kongen eller den han har givet Fuldmagt bestemme, at Lødsernes Part af Tillægget skal reduceres eller endog, at den helt skal falde bort, ligesom der heller ikke skal tilstaa dem Grundbidrag eller andre Bidrag af Fondet.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

## Naar udenlandske Søfolk vil gaa i Land i Spanien

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler Onsdag:

I Følge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i Madrid, p. t. San Sebastian, modtaget Indberetning af 2. Juni har det spanske Udenrigsministerium meddelt Gesandtskabet, at Besætninger om Bord paa fremmede Skibe, der ankommer til spansk Havn, er berettigede til at gaa i Land, naar følgende Betingelser agttages:

1. At Besætningerne er tilbage om Bord inden Kl. 10 Aften.

2. At de under deres Ophold i Land fuldstændig underkaster sig de nationale Myndigheder og deres Agenter's Ordre og Instrukser.

## Sejladsen paa Spanien

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler, at den tidligere givne Oplysning om, at hele den spanske Østkyst med Undtagelse af Bahia de Rosas er aaben for Sejladsen, skal forstaaes saaledes, at Indsejlingen til Havnene paa den angivne Kyststrækning er fri, men at det samme ikke gælder Sejladsen iøvrigt langs Kysten, der ikke overall er befriet for Miner. Endvidere har man fra

Konsulatet i Valencia modtaget en Samling Meddelelser til søfarende angaaende Minefaren i de spanske Farvande. Indholdet af de i Aaret 1939 udsendte Meddelelser er i Korthed: Sejladsen paa Floderne Vigo, Marin og Arosa er fri. Sejladsen er fri paa Havnene Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia og Sagunt samt paa den marokkanske Protektoratszone. Indsejlingen til Mahons Havn er fri, og Sejladsen er fri paa Havnene Porto Colom, Cala Manacor og Porto Christo, Andraitz, Polensa, Alcudia og Ibiza.

#### Fragtforsikring og Ekstraomkostninger

Paa Rejse fra Montreal til Glasgow med forskellige Kornsorter kom et Skib ud for en Orkan og blev stærkt ramponeret, og der opstod Strid om de forøgede Losseomkostninger som Følge af Skade paa Lasten opstaaet ved Havariet undervejs. Denne Sag er nu under Behandling af Nordisk Skibsrederforening, som i et Cirkulære beskæftiger sig med Sagen. Skibet havde faaet Skade paa Skorsten, ligeledes paa Broen, Luger og Rorgrejer. Der var trængt Vand ind i Lasten, og Skibet fik stærk Slagside. Der var flere Fod Vand i Rendestenen, formodentlig paa Grund af løsnede Nagler. Ved Ankomsten til Glasgow vilde Havnemesteren ikke tillade Losning af Lasten i Granary Dock, hvor det oprindeligt var bestemt, men beordrede Skibet til Losning i Princess Dock, hvor Arbejdet foregik med Haanden, naturligvis meget langsommere og dyrere end i Granary Dock. Fremfor alt blev Losningen fordyret ved, at det var nødvendigt at separere den beskadede Last under Losningen for at undgaa yderligere Forøgelse af Skaden. Folkene i Land paastod, at der kunde opslaa farlig Gasudvikling og krævede af den Grund Ekstrabetaling.

Resultatet er usikkert. Hvis Rederiet bliver paalagt at betale Ekstraomkostningerne, maa det bære Tabel, hvis det ikke gennem Forsikring af Fragten paa sædvanlige Betingelser er dækket for den Slags Tab. Ifølge den norske Søforsikringsplan kan den forsikrede kræve erstattet ekstraordinære Omkostninger, som han har haft under Losning paa Bestemmelsesstedet, naar det blot er paa det rene, at Omkostningerne skyldes Skader, som Skib eller Gods har lidt ved et Strandingstilfælde. Det er vanskeligt at forstå, hvorfor Fragtpoliceen ikke skulde dække et Tilfælde som det nævnte, hvor de forøgede Omkostninger betyder Tab af Fragten som Følge af et Havari, der gaar ind under sædvanlig Kaskoassurance.

Det væsentlige er, skriver Foreningen, at henlede Opmærksomheden paa, at denne Slags Tab ikke er dækket ved en almindelig Fragtpolice, medmindre der er truffet særlig Aftale derom. Naar der bliver Tale om en Revision af Forsikringsplanen, forekommer det Foreningen, at dette Spørgsmaal burde tages op og løses paa tilfredsstillende Maade ved en passende Ændring i den nævnte Paragraf.

#### Retsafgørelse

Nordisk Skibsrederforening har indbragt en Sag for Retten i England angaaende et Skib, som var fragtet for en Rejse fra Danzig til Plymouth og Penryn, men som paa Grund af sit Dybgaende og sin Længde ikke kunde losse i Penryn og derfor maatte losse denne Del af Lasten i Falmouth. Der er derfor Spørgsmaal om, hvorvidt Rederiet kan paaberaabe sig, at Skibet ifølge Certepartiet skal gaa til Penryn »or so near thereunto as she may safely get and lie always afloat.«

Der er ikke blot Spørgsmaal om, hvorvidt Rederiet i Henhold til denne Klausul vil være fri for videre Forpligtelser, naar Lasten er leveret i en nærliggende tilgængelig Havn, men ogsaa om Rederiet overfor Konnossementsindehaveren kan paaberaabe sig dette Forhold i Certepartiet, naar det ikke udtrykkeligt er gentaget i Konnossementet, men blot kan paaberaabes paa Grundlag af følgende Klausul i Konnossementet »all other conditions, clauses and exceptions as pr. charterparty dated 18th February, 1939.«

Foreningen har indhentet Counsel's Udtalelse om Sagen. Counsel, A. W. Rosskill, tager i sin Redegørelse først Standpunkt til Indsigelse, han tror Modtagerne vil fremsætte, nemlig at den citerede Konnossementsklausul kun optager de Klausuler i Certepartiet, som paalægger Modtagerne visse Forpligtelser, og at dette ikke gælder Nærklausulen, Counsel finder imidlertid, at en saadan Henvisning til Certepartiet i Konnossementet maa antages at omfatte »Levering eller de Betingelser, paa hvilke Levering skal gives eller tages« (Lord Loreburn i Sag: T. W. Thomas & Co. Ltd. v. Portsea Steamship Co. Ltd.) samt »Ting, som baade Rederen og Modtageren maa tage sig af i Forbindelse med Transporten, Losningen og Leveringen af Lasten«. (Lord Gorell i samme Dom). Nærklausulen skulde derfor være optaget i Konnossementet ved Henvisningen til Certepartiet.

Det har ogsaa været anført, at Konnossementet bliver selvmodsigende, naar Rederen samtidig skal forpligte sig til at levere Lasten i Penryn og tage Reservation mod dette ved Certepartiklausulen »or so near thereunto as she may safely get and lie always afloat.« Counsel mener

imidt, at Konnossementet maa læses saaledes, at Skibet skal levere Lasten i Penryn, hvilket betyder »Penryn or so near thereunto as she may safely get and lie always afloat.«

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Nærklausulen i og for sig kan paaberaabes, naar den ikke udtrykkelig har været nævnt under Forhandlingerne, men kun indgaar i Kontrakten som en Del af den trykte Certepartiform, og naar Hindringen forelaa allerede da Certepartiet blev sluttet og Rederiet saaledes kunde have gjort sig bekendt med den, udtaler Counsel følgende:

»Den udtrykkelige Forpligtelse under Certepartiet var at gaa til Penryn »or so near thereunto as she may safely get and lie always afloat.« Under disse Omstændigheder er det et Faktum, at Rederen har kendt eller burde have kendt til, at Skibet ikke kunde naa frem til Penryn, efter min Mening ikke relevant. Det har ikke været antydnet, at Rederiet nogensinde med Vilje har forledt Befragterne til at tro, at Skibet kunde gaa til Penryn.«

Sagen, som nu er for Retten, gælder det Beløb, som Modtagerne har tilbageholdt af Fragten til Dækning af Omkostninger ved Transporten af Lasten fra Falmouth til Penryn og dels et Krav paa Liggedagspenge.

#### Principiel Sag af Betydning

Søretten i Aalborg har afsagt Dom i en principiel Sag af stor Betydning. Den 9. September 1937 paasejlede en tysk Damper »Thomas« af Hamborg Jernbanebroen over Limfjorden, hvis Klapparti blev ødelagt. Kort efter Paasejlingen skulde Motorsejleren »Avance« af Samsø igennem, men paa Grund af Uheldet maatte den ligge stille i 5 Dage. Dens Reder havde indstævnet det hamborgske Rederi til Betaling af Erstatning paa 1 Kr. pr. Dag pr. Ton. Sagens Udfald har været imødeset med megen Spænding, idet et stort Antal Skibe har afventet Resultatet for at fremkomme med deres Krav om Erstatning for spildt Tid. Ved Dommen, der afsagdes i Mandags, blev det tyske Rederi frifundet. I Forvejen var Statsbanernes Krav ordnet forligsmæssigt, idet Rederiet havde udredt en Erstatning paa 26,000 Kr.

#### Kuleksperten over Gdynia

var i Maj Maaned 1939 fordelt paa følgende Lande:

	Tons
Algier .....	4.800,—
Argentina .....	30.088,5
Belgien .....	25.584,5
Danmark .....	17.805,—
Tyskland .....	2.150,—
England .....	10,4
Estland .....	2.775,—
Finland .....	24.000,—
Frankrig .....	30.002,5
Holland .....	61.212,5
Italien .....	98.478,—
Lolland .....	8.553,—
Norge .....	51.512,5
Palæstina .....	1.730,—
Sverige .....	197.634,5
Syrien .....	4.565,—
Bunkerkul .....	80.137,7

#### Aarsberetning

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har udsendt Beretning for Regnskabsaaret 1938—39. Det hedder deri bl. a.:

Siden Udsendelsen af Handels- og Søfartsmuseets sidste Aarsberetning er to Medlemmer af Museets Komite, Direktør J. Daugaard Jensen og Folketingsmand J. P. Larsen, afgaaet ved Døden. Igennem en meget lang Aarrække har Museet nydt Gavn af Direktør Daugaard Jensens gode Medvirken, og hans Interesse ytrede sig ikke blot overfor den grønlandske Afdeling, men for Samlingen som Helhed. Direktør Daugaard Jensen fulgte nøje med i Museets Arbejde og Udvikling og deltog stadig i Komiteens Møder, naar hans Embedsvirksomhed tillod det. Ogsaa Folketingsmand Larsen udviste megen Interesse for Museets Anliggender og var i de forholdsvis faa Aar, han var Medlem af Komiteen, en trofast Deltager i dennes Møder.

Museumsbesøget har været 39.504, fordelende sig mellem 27.151 betalende og 12.353 gratis. Af Hensyn til de særligt interesserede skal det oplyses, at Museet yder gratis Adgang til Navigationsskoler, til særlige Studiebøger, til Skoleklasser under Lærerens Vejledning samt til arbejdsløse. Ogsaa paa Handels- og Søfartsmuseet har de arbejdsløse vist sig at være et meget interesseret Museumspublikum. Adskillige Organisationer af forskellig Karakter har allagt Besøg paa Museet, bl. a. Foreningen »Dansk Samvirke«, Stads- og Havneingeniørforeningen samt mange sønderjydske Selskaber.

Museet har staaet i kollegial Forbindelse med en Række



\* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

**A**ktiviteten paa de oversøiske Markeder er desværre stadig stærkt begrænset.

River Plate har været jævnt støt, og Raterne ligger omkring Minimalfragten, selv om nu og da en enkelt Baad har opnaaet et Tillæg paa 3d.

De øvrige Kornmarkeder er mere eller mindre livløse. Fra Sydamerika er sluttet en enkelt Baad til Continentet til 16/6d., hvilket antagelig kan gentages. Iøvrigt søges der Tonnage for 4000 Tons Korn fra St. Lawrence til Danmark til 16c.

Australien viste ingen Interesse for Tonnage for Korn, hverken til Europa eller til Østen. Der har derimod været forskellige tentative Order i Markedet for Mel fra Pacifickysten til Taku Bar eller Dalny/Rashin, men endnu er disse Forretninger ikke positive.

De øvrige oversøiske Markeder fortjener heller ikke mange Kommentarer. Fra Amerika er der stadig Efterspørgsel efter Scrapjern til U.K. og Gdynia. Rateniveauet er uforandret fra sidste Uge.

Fra Vestindien er der begrænset Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker. Sidste Slutning var en 5300 Tonner fra 1 Havn Cuba til 18/- Komplettering 1 Havn San Domingo til 17/- Juli Lastning. I Øjeblikket noterer Befragterne 17/- fra Cuba for stor Tonnage for August.

Pacifickysten er meget rolig. Der kan stadig slutes Scrapjern til omkring \$4.- til Japan paa sædvanlige f.i.o. Betingelser. Fra British Columbia sluttedes en 9500 Tonner paa f.i.o. Basis til U.K. til 24/6d. for August/September. Iøvrigt søges stadig Tonnage for Lumber til Australien til uforandrede Rater.

Østens Markeder er stadig praktisk talt blottet for Ordre. Der er Mulighed for at slutte Soyabønner for Juli Lastning til omkring 23/6d. til Rotterdam eller Hamburg. Fra Saigon er sluttet en enkelt Baad for Ris til 26/- for Juli, hvilket muligvis kan gentages. Endvidere er sluttet 7000 Tons Majs fra Saigon til Japan til 12/6d.

De indiske Markeder er ligeledes stadig rolige. En 6000 Tonner sluttedes for Kerner/Linsæd fra Madras-kysten for August Lastning til 28/-. Desuden er adskillige Baade sluttet for Kul fra Calcutta til Shanghai til 7½ Rupees paa f.i.o. Betingelser for Juli og August Lastning.

For de europæiske Markeders vedkommende synes Forholdene at udvikle sig noget bedre. Trælastfarten er jævnt tilfredsstillende, og der er Mulighed for højere Rater senere paa Sæsonen.

De udgaende Kulmarkeder er støt. Wales/River Plate er atter sluttet til 9/3d. og Wales/Port Said har betalt den uforandrede Rate af 8/3d.-.

Fra Middelhavet har der været ret god Efterspørgsel efter Tonnage for Fosfat, Erts. o. s. v. — Rateniveauet er uforandret.

Timechartermarkedet har været meget stille. Dansk 8000 Dieselskib sluttedes til den gode Rate af omkring 5/9d., Levering Japan, via North Pacific, Tilbagelevering USNH.

I Vestindia Farten sluttedes dansk 5000 Tons Damp til \$1.10 for Rundtur, men iøvrigt er dette Marked meget roligt.

Museer i Ind- og Udland. Det har deltaget i den Fællespropaganda, som foretages af de danske kulturhistoriske Museer, er ved Museumsinspektør Klem repræsenteret i det af Undervisningsministeriet nedsatte Valutaudvalg for Museerne, der er vejledende ved Tildelingen af Valuta ved Museernes Indkøb i Udlandet.

Vort Land har i det forløbne Aar lidt et betydeligt Tab af nautiske Minder, idet den store Samling af Gallionsfigurer, som fandtes paa Skagens Hotel ved Salg er vandret til Sverige. I Danmark har man jo ikke som i Sverige gen-

nem Udførselsforbud en Lovgivning, der effektivt beskytter de nationale kulturelle Minder. Museet har udfoldet stærke Anstrengelser for at bevare Samlingen for Danmark, og skønt der hos private Velyndere var megen Interesse for Sagen og gode Muligheder for Fremskaffelsen af en betydelig Sum til dette Formaal, maatte man dog give op overfor de voldsomme Overbud, som der var Tale om udefra. Forhaabentlig vil de kommende Aar yderligere styrke Interessen for at bevare de Minder, der tjener til at belyse dansk Kulturs Udvikling igennem Tiderne.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Bureau Veritas i Danmark

Bureau Veritas Chef i Danmark, Ingeniør *G. Scherffenberg*, trækker sig den 1. Juli tilbage fra sit daglige Arbejde paa Bureauet, samtidig med at han udnævnes til Kommitteret for Skandinavien.

I næsten 39 Aar har Ingeniør Scherffenberg været knyttet til Bureau Veritas, idet han efter Uddannelse til Skibsingeniør, dels i Danmark, dels i Tyskland, i Oktober 1900 overtog Stillingen som Ekspert i København. Samtidig ansattes han som Ekspert hos de fire gamle Søassurance-firmaer, De private Assurandører, Kgl. octr. Søassurance Co., Københavns Søassurance Forening og Fjerde Søforsikrings Selskab.

Efter Krigen tog Bygningen af Skibe til Bureau Veritas Klasse stærk fart, og Ingeniør Scherffenberg har haft et stor Arbejde at udføre og gjort det paaskønnelsesværdigt.

Som hans Efterfølger ansattes den nuværende Ekspert og Hr. Scherffenbergs Medarbejder i ca. 20 Aar, Ingeniør Axel Sørensen, medens hans ligeledes mangeaarige Medarbejder, Ingeniør N. Listov Saabye, er udnævnt til »Ekspert principal« for Maskininspektionen.

### Det nye Lodsmotorskib »Skagen«

Om kort Tid er det nye Lodsmotorskib »Skagen« klar til at afløse den gamle Lodsdamp »Skagerak«, der er 40 Aar gammel.

»Skagen«, der er leveret til Frederikshavn Lodseri, er bygget paa Orlogsværftet. Skibet er 23,30 Meter langt og er paa 75 Brutto Tons. Farten bliver 9,5 Knob med en Aktionsradius paa 1000 Sømil. Foruden Plads til Fører, Motorpasser, Radiotelegrafist og Hovmester, bliver der Agter Vagtrum og Beboelse for 7 Lodser. Hovedmotoren er en 200 H.K. Alph-Motor, og endvidere findes en 2-cyl.

Bukh-Dieselmotor paa 20 HK. Der er moderne Radioanlæg, og foruden Redningsbaad findes der en norsk Pram, der kan udsættes med Bom. Skibet er bygget til Bureau Veritas Klasse med særlige Forstærkninger i Forskibet.

### Udnævnelse

Bestyrelsen for A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har udsendt Meddelelse om, at Ingeniør, cand. polyt. Niels Munck, administrerende Direktør for Bur-Wain Autodiesel A/S, fra 1. Juli 1939 er ansat i A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri som Afdelingsdirektør og som saadan fortsat vil lede den af Bur-Wain Autodiesel A/S drevne Virksomhed som en særskilt Afdeling af Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri. Der er fra samme Dato meddelt Ingeniør Niels Munck Procura i A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

### Havnekommission paa Besøg

Havnekommissionen fra Newcastle-on-Tyne er for Tiden paa Besøg i Danmark. Kommissionen bestaar af Sir Arthur Sutherland, Generaldirektør Albert Blacklock samt Mr. H. P. Ewerett og Mr. R. S. Dalglish. Foruden Københavns Havn har Kommissionen besøgt Aarhus.

### Lord Inchape død

Den store engelske Skihlsreder Lord Inchape er pludselig død, 52 Aar gammel.

Lord Inchape havde i en Aarrække været med i Ledelsen af det store Rederi »P. & O.«, som Faderen, Lord Janus Inchape, i mange Aar var øverste Chef for. Ved Faderens Død i 1932 arvede han Titten.

Foruden at sidde i Ledelsen af Peninsular and Oriental og British Indian Shipping Nav. Co. var Lord Inchape

Formand i en Række Selskaber, bl. a. Australian Steam Nav. Co., i Bestyrelsen for Westminster Bank og flere Forsikringselskaber samt var interesseret i en Række indiske Selskaber.

### Uheldige Marstalskonnerter

Til Rederiet i Marstal er indløbet Meddelelse om, at 3m. M.-S. »Elisabeth« har været ude for et Uheld i den franske Tømmerhavn Concenau, idet Skibet er sprunget læk og er blevet vandfyldt.

Endvidere er der indløbet Meddelelse om, at 3m M.-S. »Sine« er indkommet til Lowestoft i England efter at have mistet det ene Skrublad. I den Anledning har man i Marstal maattet tage 3m. Sk. »Erna« paa Bedding, for at denne Skonnerts Skibsskrue kan blive aftaget og sendt til England.

### Grundstødt

Damperen »Bertha« af København grundstødte i sidste Uge udenfor Hallnæs paa Øland. »Bertha« var paa Rejse fra Finland til Irland med en Last Træ. Skibet maaler 450 Register Tons og er bygget i Tyskland 1915. Det tilhører Dampskibs-Aktieselskabet »Progress« og har en Besætning paa 16 Mand.

I Løbet af Natten var hele Dækslasten — Træ fra Finland til Irland — bragt fra Borde og samlet i store Flaader. Efter at Skibet var kommet af Grundten, begyndte man straks at tage Dækslasten om Bord igen.

Skaderne antages ikke at være større, end at man vil kunne fortsætte Rejsen til Irland.

### »Dana«

Det nye Havundersøgelsesskib »Dana« har ikke haft absolut Succes. Skibet var uegnet til sit Formaal, og efter en Tur i Nordsøen blev det nødvendigt at lade det ombygge. Det skete paa Frederikshavn Skivværft, hvor »Dana« blev forlænget fire Meter. Forleden var det paa Prøvetur og er nu ankommet til Langelinemolen, hvor det bliver liggende, indtil Turen den 1. Juli gaar til Nordsøen og Farvandet omkring Færøerne.

### Kornsejlerne

Kornsejlerne er begyndt at vende hjem fra Australien. Det tidligere danske Skoleskib »Viking«, der afgik fra Port Victoria 16. Februar, har været 120 Dage om Rejsen. Den er blevet slaact af »Moshulu«, der efter at være gaaet fra Port Victoria 1. Marts, ankom til Queenstown den 10. Juni, og af »Pamir«, der gik fra Port Victoria den 8. Marts og naaede Falmouth den 12. Juni. I Korn-Løbet fra Australien deltager i Aar ialt 11 Skibe, deraf ni finske, et tysk — »Padua« — og et svensk »Abraham Rydberg«.

### Danske Rederes Retsværn

Danske Rederes Retsværn har udsendt Regnskab og Beretning for Aaret 1938. Aarets Indtægter har andraget 203,389 Kr. og Udgifterne har været 235,212 Kr., herunder 113,385 Kr., der er afsat til diverse Omkostninger ved uafsluttede Sager. Underskudet 31,823 Kr. debiteres Medlemmerne med 10 Øre pr. Brutto Ton.

Ved Aarets Begyndelse var indmeldt 166 Skibe paa til sammen 313,128 Brutto Tons. Netto-Tilgangen har været 11 Skibe paa 25,687 Tons, og der er saaledes ved Aarets Slutning indmeldt 177 Skibe paa 338,815 Brutto Tons. Pr. 30. April 1939 er der indgaaet 288 Sager med 344 Disputer. Hovedparten af disse drejede sig om Fragtbetaling, Demurrage og Dispatch samt Laste- og Losseforhold. Pr. samme Dato var afsluttet 303 Sager og inkasseret 1,067,275 Kr. Siden 1925 er der inkasseret 12,450,154 Kr.

I det forløbne Aar har Retsværnnet fort en Række Proces- og Voldgiftssager, der gengives i Beretningen i Uddrag. Endvidere omtales de i Aarets Løb for Test Case Gruppen indrapporerede Sager, hvor Bestyrelsen har besluttet at lade Retsværnnet deltage i Udgifterne. Ogsaa de i Aarets Løb udsendte Cirkulærer nævnes.

### Dansk Sømandskirke i Antwerpen

Den danske Sømandskirke i Antwerpen er nu en Kendsgerning. Efter et stort forberedende Arbejde af Konsul Viggo Jensen og Direktør Aage Johansen har Bestyrelsen for Dansk Sømandsmission i fremmede Havne købt en smuk Ejendom, beliggende paa en af Byens store Boulevarder, et Par Huse fra den svenske, og ikke langt fra baade den norske og finske Sømandskirke. Den 9. Juni havde Konsul Viggo Jensen indbudt den danske Koloni til et Møde, hvor han gjorde Rede for Projektet. Der blev nedsat et Udvalg, som efter Godkendelse af Sømandsmissionens Bestyrelse vil bistaa ved Indretningen af Missionen. Indvielsen vil finde Sted til Efteraaret.

### Eksamensresultater

Ved den i Lørdags afsluttede Eksamen paa Marstal Navigationsskole blev Styrmandseksamen bestaaet af Mads

B. Christensen, Marstal Landsogn, 110 Points, Simon Hansen, Rise, 122, Helge P. Jørgensen, Marstal, 174, Hans E. Lindholm, Bogø, 152, Aksel K. Madsen, Marstal, 147, Chr. F. Rosenløv-Løytved, København, 115, Arne P. Walson, Marstal Landsogn, 160.

Skibsførereksamen blev bestaaet af Kristen J. Kristensen, Ommel, 103 Points, Kaj Jensen, Marstal, 117, Eli Bager, Marstal, 101, Karl H. Hansen, Marstal Landsogn, 127, Hans F. Jensen, Vaag, Færøerne, 115, Johan P. Kiil, Højer, 91, Christian F. Madsen, Korsør, 89, Kaj F. Petersen, Marstal, 98, Hans C. Bollerup, Egersund, 86.

### Islandsbaaden

Paa Aalborg Værft arbejder man for Højtryk for at faa den store Passagerbaad, der er bestilt af den islandske Stat, og som skal anvendes til Rute fart mellem de islandske Havne om Vinteren og mellem Reykjavik og Glasgow om Sommeren, færdig til Stabelafsnøning.

Søsætningen vil efter den foreløbige Bestemmelse finde Sted enten den 7. eller 8. Juli og overværes af en større Repræsentation fra Island med den islandske Minister i København, Hr. *Sveinn Björnsson*, i Spidsen, og det er Hensigten, at Kronprinsesse *Ingrid* skal døbe Skibet.

Det nye Skib skal afløse Regeringsskibet »Ejsa«, der er solgt til et chilensk Rederi, og bliver et af de største, Aalborg Værft i længere Tid har bygget. Det faar Soveplads til 260 Passagerer og indrettes med Fryseclastrum, og Prisen for det er ca. 1¼ Mill. Kr.

### Polens Kuleksport i Maj Maaned 1939

De for Polen i Maj Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande, som følger:

	i 1.000 Tons
Tyskland (fhv. Østrig) .....	37
Ungarn .....	5
fhv. Czeko-Slovakiet .....	91
Tyskland .....	77
Slovakiet .....	23
Sverige .....	268
Norge .....	63
Danmark .....	31
Finland .....	41
Letland .....	13
Estland .....	2
Lithauen .....	3
Frankrig .....	154
Belgien .....	49
Holland .....	105
Schweiz .....	28
Italien .....	167
Grækenland .....	18
Portugal .....	2
Jugoslavien .....	1
Algier .....	4
Ægypten .....	8
Argentina .....	17
Bunkerkul .....	154
	1.361
Danzig .....	24
Ialt .....	1.385

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Maj 1939

I Maj 1939 ankom til Rotterdam 906 Skibe (Maj 1938: 899 Skibe) med Ladninger og afgik 752 Skibe (Maj 1938: 774 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Maj 1939	Maj 1938
Erts .....	185	213
Korn .....	37	39
Trælast .....	40	13
Jordolie .....	42	39
Kul .....	69	32
andre Ladninger .....	89	66

Ialt ankom med mindre Liniebaade 299 (321) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Maj 1938) og med større Liniebaade 145 (143). Yderligere ankom 462 (432) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 285 (315) mindre Liniebaade, 98 (96) større Liniebaade og 369 (369) Trampbaade, hvoraf 164 (159) Skibe med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 42 (40) Skibe Nieuwe Waterweg.  
For Reparation ankom 28 (55) Skibe til Rotterdam og  
41 (41) Skibe til Schiedam.

### Nyt Uheld i Hasle Havn

Vi har tidligere omtalt, at Havnearbejdet i Hasle, der efter Kontrakten mellem Byen og Entreprenørfirmaet Kjær & Trillingsgaard skulde have været afsluttet den 17. Juni, har været forfulgt af Uheld, idet den Spærredæmning, der har været bygget tværs over Havneindløbet, er brudt sammen ikke mindre end tre Gange. I den forløbne Uge, da man netop var ved at komme i Gang med Arbejdet efter det tredje og hidtil største Uheld, har Dæmningens Spunsvæg paany givet efter, saa Havnebassinets, der næsten var pumpet tørt, igen blev fyldt med Vand. Det vil antagelig blive nødvendigt at bygge en dobbelt Spunsvæg og fylde Mellemmrummene med Ler, førend Arbejdet kan genoptages med rimeligt Udsigt til et godt Resultat.

### Sejlladsen paa Swatow

Skont de japanske Flaademyndigheder har tilbagetaget Forbudet mod britiske og andre udenlandske Skibes Anløb af Havnen i Swatow, vedbliver de strenge Bestemmelser at bestaa. Alle Skibe, der ønsker at anløbe Havnen, maa meddele Japanerne det 24 Timer i Forvejen, og selv i saa Tilfælde kan de kun landsætte Post og Levnedsmidler til Udlændinge. Det er forbudt dem at losse deres almindelige Ladninger.

### NORGES HANDELSFLAADE

Det norske statistiske Bureau har udsendt en Opgørelse over den norske Handelsflaades Virksomhed i 1938.

Skibenes Bruttofragt i udenrigsk Fart i Aarets Løb opgøres til ca. 670 Mill. Kr., hvoraf Driftsudgifterne i Udlandet udgør ca. 250 Mill. Kr. I det store Skibsfartsaar 1937 opgjordes den tilsvarende Fragtindtægt til 750 Mill. Kr. og Driftsudgifterne i Udlandet til 270 Mill. Kr.

Farten mellem Norge og Udlandet er steget gennem det sidste Aar, nemlig fra 18.7 Mill. Netto-Ton i 1937 til 19.3 Mill. Netto-Ton i 1938. Det kan anføres, at den vigtige Malmfart trods Opgangen i den samlede Fart er faldet i 1938, nemlig fra 5.9 Mill. Ton netto i 1937 til 5.2 Mill. Ton i 1938.

Procenttallet for norske Skibes Andel i Farten paa Norge var i Fjor 49,1 mod 45,2 pCt. i 1937. Der er altsaa en

anselig Stigning, men i 1935 var Procenttallet 51,9. Disse Svingninger skyldes dog kun Forandringerne i Malmtrafikken fra Narvik. Den besørges væsentligst af svenske, tyske og nederlandske Skibe, og holdes den udenfor, viser det sig, at den norske Andel i den samlede Trafik har holdt sig ret uforandret, nemlig 63 pCt. i 1935, 1936 og 1937 og 64 pCt. i 1938.

Den danske Andel har udgjort 6,4 pCt. mod 5,6 pCt. i 1937.

## PERSONALIA

### 60 Aar

Den 8. Juli fylder Fører i Dampskibsselskabet »Torm«, Kaptajn F. V. Petersen, 60 Aar. Kaptajn Petersen er Fører af s.s. »Ingeborg«.

Overformand ved Københavns Havnevæsen, Kaptajn F. Wegeberg, fylder den 10. Juli 60 Aar. Kaptajn Wegeberg var tidligere Fører i Svitzers Bjergningsentreprise, men har siden 1920 været knyttet til Københavns Havnevæsen.

Den 15. Juli fylder tidligere Fører i Thore Selskabet, Kaptajn Bosch Kronika, 60 Aar. Kaptajn Kronika forlod Søen 1933 og fik derefter Stillingen som Skibsmægler og Havnefoged i Roskilde.

Den 15. Juli fylder Kaptajn P. C. O. Aaberg 60 Aar. Kaptajn Aaberg er velkendt som mangeaarig Fører af Rederiet »Claudia«s store Sejlskibe, sidst som Fører af Barkskibet »Suzanne«, indtil dette Skib i 1934 blev solgt og Selskabet opløst. Derefter var Kaptajn Aaberg Fører i D/S »Heland« til han i 1936 gik i Land.

### 50 AAR

Direktør Axel Thyrring fyldte Onsdag 50 Aar. Han ansattes 1908 i Den københavnske Søassurance-Forening. I 1916 blev han Prokurist i Selskabet, og i 1919 var han med til at stifte Assurance-mæglerfirmaet Danske Retro. Siden 1923 har Direktør Thyrring alene drevet Firmaet frem til en betydende Stilling. 1933 overtog han General-agenturet for det engelske Selskab The Ocean Marine Insurance Company, og han er endvidere Indehaver af Havaribureau A. Thyrring, der repræsenterer udenlandske Selskaber ved Havaritilfælde her i Landet.

## POSITIONSLISTE P R. 28. JUNI 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Gdynia 24.6.  
s.s. *Aarø*, Hansen, afg. Bremen 10.6.  
s.s. *Aase* afg. London 19.6. til Antwerpen.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Colombo 19.6.  
s.s. *Absalon* ank. Råfsø 9.6.  
m.s. *African Reefer* afg. Oslo 19.6..  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, ank. Kobe 25.6. udg.  
s.s. *Agnete* pass. Fornæs 18.6.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Baranquilla 19.6.  
s.s. *Alabama* ank. Buenos Aires 21.6.  
s.s. *Alf* ventes til Kbhvn. 28.6. fra Melhil.  
s.s. *Alfa* afg. Casablanca 15.6.  
s.s. *Algarve* afg. Leixoes 25.6. til Kbhvn.  
m.s. *Algier* ank. Antwerpen 27.6.  
m.s. *Almena* afg. Dakar 10.8. til Antwerpen.  
s.s. *Allsund*, Hansen, pass. 49° N. 37° W. 25.6. p. R. t. Gdynia.  
m.s. *American Reefer* ank. Cartagena 19.6.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. St. Thomas 16.6. til London hjg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Rotterdam 7.6.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. Philadelphia 22.6.  
s.s. *Anna* afg. Tunis 20.6.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 21.6.  
s.s. *Anne* pass. Helsingør 17.6. p. R. t. Stettin.  
m.s. *Argentina* afg. Rio 23.6. til Tenerife.  
m.s. *Arizona* afg. Kbhvn. 28.6. til Odense.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Bordeaux 16.6.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Yokohama 21.6.  
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Saigon 18.6. til Singapore hjg.  
s.s. *Aslaug* afg. Dakar 10.6. til Dunkirk.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Legaspi 31.5.  
s.s. *Astra* afg. Quebec 16.6. til Philadelphia.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Gdynia 24.6.  
m.s. *Australian Reefer* afg. Dakar 11.6.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Melbourne 2.6. til Tientsin udg.  
s.s. *Avance* pass. Hammeren 20.6. p. R. t. Grangemouth.

### B

s.s. *Belgien* afg. Vejle 21.6. til Gdynia.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Middlesbrough 24.6.  
s.s. *Bergenshus* ank. Kbhvn. 25.6.  
s.s. *Bertha* fortsætter til Irland efter Grundstødning ved Øland.  
s.s. *Bes* pass. Skagen 25.6.

s.s. *Betta* ank. Kielwik 20.6.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Clarendville 2.6.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Uleåborg 25.6.  
s.s. *Birgitte* ank. Vlissingen 18.6.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, ank. Jacksonville 23.0.  
m.s. *Bonita*, Farup, afg. Algiers 26.6.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Aden 28.6. til Suez hjg.  
m.s. *Bornholm*, Jørgensen, afg. New York 15.6.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rouen 22.6.  
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Dungeness 17.0.  
s.s. *Brasilien* ank. Rosario 23.6.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Portland, Me. 24.6.  
s.s. *Britta* afg. Majori 20.6.  
s.s. *Broholm* afg. Kbhvn. 26.6. til Nørresundby.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Mobile, Ala. 24.6. til Norfolk. Va.  
s.s. *Brynhild* afg. Santos 23.6. til Madeiru.

### C

m.s. *California* afg. Kbhvn. 28.6. til Aarhus.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 26.6.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. London 13.6.  
s.s. *Carmen* ank. Antwerpen 17.6.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Tuxpam 6.6.  
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 26.6.  
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Wakamatsu 11.6.  
m.s. *Chilean Reefer* ank. Buenos Aires 20.6.  
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Melbourne 27.6. til Dairen udg.  
m.s. *Chr. Holm* ventes ank. Caripito.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Tampa 17.6.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Boston Mass. 24.6.  
s.s. *Christiansborg* afg. Santiago 24.6.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Ghent 23.6.  
s.s. *Clara Clausen* til Svendborg Værft for Eftersyn.  
s.s. *Clara*, Jensen, ank. Nakskov 26.6.  
m.s. *Columbia*, Bronér, ank. Rotterdam 23.6.  
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Casablanca 21.6.  
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. New York 27.8. til Newport News.

### D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 21.6. til Bremen.  
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 26.6.  
s.s. *Dagmar* afg. Castellon 20.6.  
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Danzig 25.6.  
m.s. *Danmark* afg. Baytown 25.6. til Southampton.  
m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Yokohama 24.6. til Tsingtao udg.  
s.s. *Delaware* afg. New York 15.6. til Oslo.



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27.6.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,50	AMSTERDAM.....	254,60
BERLIN.....	192,15	STOCKHOLM.....	115,50
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,55	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,10	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,35	WARSAWA.....	90,50

## E

- s.s. *E. M. Dalgas* ank. Vesterås 16.6.  
s.s. *Edv. Nissen* afg. Arkangelsk 8.6.  
s.s. *Effe Mærsk* afg. Bordeaux 20.6.  
s.s. *Egholm* afg. Oran 27.6. til Alger.  
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Esbjerg 8.6.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Hamburg 23.6.  
s.s. *Elie, Rasmussen*, ank. Caibarien 26.6.  
s.s. *Elisabeth* pass. Dunnet Head 21.6. vestg.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Nørresundby 20.6.  
s.s. *Ellen* ank. Shoreham 10.6.  
s.s. *Ellensborg* ank. Grimsby 24.6.  
s.s. *Else* afg. Kemi 20.6.  
s.s. *Emanuel* ank. Pugwash N.S. 23.6.  
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Bordeaux 21.6.  
m.s. *Emma Mærsk* ank. Corpus Christi 21.6.  
s.s. *Energi* afg. Gdynia 23.6. til Southampton.  
s.s. *England*, Stengade, afg. Kbhvn. 26.6. til Gdynia.  
s.s. *Enigheden* oplagt.  
s.s. *Erik Boye* afg. New York 20.5. til Puerto Tarafa.  
s.s. *Erindring* oplagt.  
s.s. *Erna* pass. Gibraltar 19.6.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Southampton 26.6. til St. Thomas udg.  
m.t. *Esso Copenhagen* ank. Baton Rouge 26.6.  
s.s. *Ester* ank. Bordeaux 16.6.  
s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, ank. Marseilles 21.6.  
s.s. *Estrid* pass. Helsingør 19.6.  
m.s. *Europe*, Rasmussen, ank. Los Angeles 27.6. hjg.

## F

- m.sk. *Fanø* ank. Lilleø Skibsværft 26.4.  
s.s. *Finland* lossen i Kbhvn. 26.6.  
m.s. *Fiona*, Kondrup, afg. Middlesbro 25.6. til Antwerpen udg.  
s.s. *Flynderborg* ank. Antwerpen 26.6.  
s.s. *Frankrig* afg. Mariager 21.6.  
s.s. *Fredensborg* pass. Kbhvn. 24.6.  
s.s. *Frederiksborg* ank. Preston 21.6.  
s.s. *Freya* afg. Korsør 18.6. til Middlesbrough.  
s.s. *Frida* pass. Gibraltar 10.6.  
s.s. *Frode* afg. Aalborg 9.6. til New York.  
s.s. *Fylla* afg. Raumo 20.6.

## G

- s.s. *Georgia* afg. Santos 29.6. til Madeira.  
s.s. *Gerd* afg. Arzew 16.6. til Granlon.  
s.s. *Gerda* pass. Helsingør 18.6.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Grand Manan Island 20.6.  
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Hongkong 22.6.  
s.s. *Gorm* afg. Kbhvn. 27.6. til Neufahrwasser.  
m.s. *Grete Mærsk* ank. Shanghai 23.6.  
s.s. *Grete* pass. Kbhvn. 19.6.  
s.s. *Grønland*, Fischer, afg. Kbhvn. 24.6.  
s.s. *Gudrun* afg. Helsingør 9.6. til Leningrad.  
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. New York 16.6.  
s.s. *Gunhild* afg. Trångsund 17.6. til Antwerpen.  
s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Gdynia 15.6.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 25.5. til Bangkok.  
s.s. *Gyda* ank. Tripoli 10.6.

## H

- s.s. *H. H. Petersen* afg. Gdynia 27.6. til Hammersfest.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 26.6.  
s.s. *Halddan* afg. Kbhvn. 27.6. til Dunkirk.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Viipuri 25.6.  
s.s. *Hanne* afg. Riga 15.6. til Antwerpen.  
s.s. *Hans Broge* pass. Skagen 19.6. p. R. t. Caen.  
s.s. *Hans*, From, pass. Helsingør 28.6. nordg.  
s.s. *Hans Mærsk* afg. Aberdeen 17.5.  
s.s. *Harald* afg. Danzig 21.6. til Manchester.  
s.s. *Harriet* afg. London 20.6.  
s.s. *Helene* afg. Immingham 19.6.  
s.s. *Helga* afg. Havana 14.6.  
m.s. *Helvig* ank. Philadelphia 22.6.  
s.s. *Henry Tegner* ank. Trångsund 18.6.  
m.s. *Herdis* afg. Clyde 16.6. til Dakar.  
s.s. *Hilde* afg. Peterhead 21.6. til Fraserburgh.  
s.s. *Hindsholm* afg. Esbjerg 27.6. til Kbhvn.  
s.s. *Holland* afg. Danzig 21.6. til Treport.  
m.s. *Hulda Mærsk* afg. Los Angeles 13.6.

## I

- m.s. *India*, Krarup, pass. Messina 26.6. p. R. t. Port Said udg.  
s.s. *Inga*, Holm, afg. Danzig 25.6. til Bayonne.  
s.s. *Ingeborg S.* ank. Genova 21.6.  
m.s. *Inge Mærsk* afg. Baytown 16.6.  
s.s. *Inger Toft*, Ørum, ank. Piræus 26.6.  
s.s. *Inger* pass. Las Palmas 19.6.  
s.s. *Irene Maria*, Liisberg, pass. Kbhvn. 27.6.  
m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Izmir 24.6.  
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Danzig 25.6.  
s.s. *Ivar* ank. Savannah 23.6.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 25.6.  
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Bordeaux 16.6.  
m.s. *Jane Mærsk* afg. Harburg 10.6.  
m.s. *Java*, Juul Christensen, afg. Aden 26.6. til Suez hjg.  
s.s. *Jenny* afg. Teignmouth 17.6.  
s.s. *Jessie Mærsk* afg. Texas City 10.6.  
s.s. *Johanne* ank. Königsberg 19.6.  
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Danzig 17.6.  
s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 28.6. til Kbhvn.  
s.s. *Jonna* afg. London 20.6.  
s.s. *Juliane* afg. Leningrad 19.6.  
m.s. *Jullandia*, Topp, ank. Penang 27.6. udg.  
s.s. *Jutta* afg. Amsterdam 20.6.  
s.s. *Jytte* pass. Skagen 13.6. p. R. t. Bayonne.  
s.s. *Jægersborg* ank. Aalborg 24.6.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Havana 16.6.  
s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. Birkenhead 23.6.  
s.s. *Karen* ank. Gdynia 20.6.  
s.s. *Karen Toft*, Striib-Jensen, afg. Aalborg 11.6.  
s.s. *Karla* afg. Gøteborg 20.6.  
s.s. *Katholm* forv. afg. Manchester 28.6. til Liverpool.  
m.s. *Katrine Mærsk* afg. Manchester 17.6.  
s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. London 23.6.  
s.s. *Kentucky* afg. Galveston 20.6. til Norfolk.  
m.s. *Kina*, Himmelstrup, pass. Vlissingen 28.6. p. R. t. Rotterdam hjg.  
s.s. *Kirsten* pass. Dunnet Head 17.6. p. R. t. Manchester.  
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Cardiff 21.6.  
s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, ank. Danzig 24.6.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Ruléfart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Armuellas.  
s.s. *Knud* afg. Kbhvn. 27.6. til Manchester.  
s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 21.6. til Sunderland.  
s.s. *Knut* afg. Tyne 20.6. til Grønland.  
s.s. *Kongea* afg. Gdynia 15.6. til Dundee.

## L

- s.s. *Laila* afg. New York 16.6.  
m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Bangkok 14.6.  
s.s. *Lars Kruse* afg. Tyne 9.6. til Arkangelsk.  
m.s. *Laura Mærsk* afg. Nagoya 21.6.  
s.s. *Laura* pass. Gibraltar 19.6.  
m.s. *Leise Mærsk* afg. Paita 18.6.  
m.s. *Lexa Mærsk* ank. New York 21.6.  
s.s. *Lica Mærsk* ank. Fredericia 19.6.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Gaspe H. 22.6.  
s.s. *Lilleborg* ank. Aviles 26.6.  
s.s. *Lillian* afg. Casablanca 16.6.  
m.s. *Lilleaa* afg. Bridgewater, N.S. 20.6. til Garston.  
s.s. *Lily* pass. Helsingør 19.6. sydg.  
s.s. *Linda* afg. Rabat 19.6.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Danzig 22.6.  
s.s. *Lotta* ank. Bristol 15.6.  
s.s. *Lotte* pass. Hanstholm 13.6. p. R. t. Bayonne.  
m.s. *Louisiana* afg. Moss 20.6. til River Plate.  
m.s. *Lundby* pass. Panama 23.6. p. R. t. San Pedro og Puget Sound.  
s.s. *Lynæs* pass. San Catherines 26.6.

## M

- s.s. *Magnus* forv. afg. Bordeaux 29.6. til La Pallice.  
s.s. *Maja* afg. Helsingør 20.6.  
m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Nakskov 21.6.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Chatham N.B. 23.6.  
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Panama 20.6.  
s.s. *Margit*, Johansen, ank. Havana 17.6.  
s.s. *Margrete* pass. Hanstholm 19.6. p. R. t. Stansgate.  
s.s. *Margrethe* ank. London 27.6.  
s.s. *Marianne* afg. Methil 20.6.  
s.s. *Maria* pass. Gibraltar 15.6.  
m.s. *Marie Mærsk* afg. Tampico 4.6.  
s.s. *Marie Toft*, Jensen, ank. Nantes 26.6.  
s.s. *Marit Mærsk* ank. Port Said 21.6.  
s.s. *Marna* ank. Valparaiso 15.6.  
m.s. *Marocco* afg. Ostania 27.6. til Messina.  
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Barry 13.6. til Grønland.  
s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Bay Roberts N.F. 16.6.  
s.s. *Marx* ank. Skive 18.6.

s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 7.6. til River Plate.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Blyth 17.6.  
 m.s. *Meonia*, Frederiksen, afg. Marsailles 27.6. til Port Said udg.  
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 23.5., oplagt.  
 s.s. *Mette* afg. Island 31.5. til Sydney (N.S.).  
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Singapore 28.5.  
 s.s. *Minsk* ank. Antwerpen 27.6.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Seaham 26.6. til Kbhvn.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Riga 25.6.  
 s.s. *Najaden* ank. Gravesend 7.6.  
 s.s. *Nancy* afg. North Schields 17.6.  
 s.s. *Nerma* ank. Dakar 29.5.  
 s.s. *Nevada* afg. Rio 11.8. til Madeira.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Cochín 15.5.  
 s.s. *Niels R. Finsen* forv. ank. Ivigtut 27.6.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. forv. Ivigtur 27.6.  
 s.s. *Niobe* ank. Lowestoft 17.6.  
 s.s. *Norco* afg. Trångsund 20.6. til Ghent.  
 m.s. *Nordbo* ank. Seattle 21.6.  
 s.s. *Nordborg* ank. Gdynia 23.6.  
 s.s. *Nordby* ank. Bo'ness 21.6.  
 m.s. *Norden* ank. Baltimore 16.6.  
 m.s. *Nordfarer* afg. New York 17.6. til Rio de Janeiro.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Aalborg 10.6. til Vestindien.  
 m.s. *Nordhval* ank. Portland (Oreg.) 13.6.  
 m.s. *Nordkap* ank. Buenos Aires 16.6.  
 s.s. *Nordlys* afg. St. Thomas 9.6. til Port Alfred.  
 m.s. *Nordpol* ank. Wakamalsu 9.6.  
 m.s. *Nordvest* ank. Los Angeles 21.6.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Progres 10.6.

## O

s.s. *Odin* afg. Göteborg 28.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Olaf* ank. Trangsund 25.6.  
 s.s. *Olga* afg. Skuru 19.6.  
 m.s. *Olga S.* afg. London 23.6. til Hull og Antwerpen.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Burntisland 23.5.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Port Alfred 24.6.  
 m.s. *Oregon* ank. Villa Constitucion 18.6.  
 s.s. *Orion* ank. Puerto Tarafa 17.6. til New Orleans.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Danzig 22.6.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Antwerpen 20.6.  
 s.s. *Ove Toft*, Schultz, afg. Swansea 24.6.

## P

s.s. *P. N. Damm* afg. Bissao 9.6.  
 m.s. *Panama*, Hjernerum, afg. Singapore 27.6. til Bangkok udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. London 24.6. til Methil.  
 s.s. *Paula* pass. Helsingør 18.6.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Kobe 23.6. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rulefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Arnuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Hongkong 31.5.  
 s.s. *Polly* ank. Cowes 15.6.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Drammen 23.6.

## R

m.s. *Ragnhild* afg. New York 12.6. till London.  
 s.s. *Randa* ank. Aalborg 11.6.  
 s.s. *Riga* afg. Mariager 27.6.  
 s.s. *Rignor* ank. Wisbech 18.6.  
 s.s. *Rikke* ank. Bordeaux 20.6.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Danzig 23.6.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 28.6. til Hamburg.  
 s.s. *Robert* ank. Ryöväliniemi 16.6.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Singapore 21.6.  
 s.s. *Rosenborg* afg. Danzig 23.6.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 27.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Middlesbrough 15.6.  
 s.s. *Samso*, Pedersen, ank. Methil 25.6.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Gdynia 23.6.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, Dok i Helsingør.  
 s.s. *Seine* forv. afg. Havre 27.6. til Bordeaux.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Caicos Island 22.6.  
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Rotterdam 28.6. h.jg.  
 s.s. *Selma* afg. Bilbao 17.6.  
 s.s. *Sessa* afg. Arica 13.6.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Kap Det Gode Haab 28.6. p.R.t. Sydney udg.  
 s.s. *Sicilien* afg. Antwerpen 21.6. til Alexandria.  
 s.s. *Sigrid* ank. Stockholm 20.6.

**BRUG**  **KUN**

**Hempels** **Skibsfarver**

**INDENBORDS** **UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

s.s. *Sigrun* forv. afg. Antwerpen 27.6. til Kbhvn. og danske Provinshavne.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Ghent 24.6.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbhvn. 25.6.  
 s.s. *Skagen* afg. Gdynia 25.6.  
 s.s. *Skagerak* pass. Skagen 20.6. vestg.  
 s.s. *Skandia* afg. Baytown 23.6. til Rotterdam.  
 s.s. *Skjold* forv. afg. Danzig 28.6. til Tallinn og Riga.  
 s.s. *Skodsborg* pass. Skagen 27.6.  
 m.s. *Sleipner* forv. afg. Kbhvn. 27.6. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Los Angeles 14.6.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. St. Johns 13.6.  
 s.s. *Sophie* pass. Skagen 21.6.  
 s.s. *Stadion II* forv. afg. 28.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 55 Gr. N. 25 Gr. W. 23.6. p. R. t. Gdynia.  
 s.s. *Stella* pass. Helsingør 18.6.  
 m.s. *Stensby* ank. Gaspé 26.6., laster for Baltimore.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. New York 26.6.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 24.6.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Danzig 23.6.  
 s.s. *Svanhild* afg. Norfolk 19.6. til Guffen.  
 s.s. *Svanholm* i Dok i Helsingør.  
 s.s. *Svava* forv. afg. Kbhvn. 28.6. til Antwerpen.  
 s.s. *Svend Pii* pass. Dunnet Head 21.6. østg.  
 s.s. *Søborg* pass. Skagen 25.6.

## T

s.s. *Taarnholm* forv. afg. Liverpool 27.6. til Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Shanghai 16.6.  
 s.s. *Tanja* afg. Swansea 19.6.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. New Orleans 27.6.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Stettin 27.6. til Nykøbing Mors.  
 s.s. *Tekla* afg. Aarhus 21.6. til Helsingør.  
 s.s. *Tennessee* afg. Gdynia 24.6. til Santos.  
 s.s. *Texas* afg. Göteborg 26.6. til New London.  
 m.s. *Thyra S.* repareres i Helsingør.  
 s.s. *Tomsk* ank. Aarhus 27.6.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Prinzapolka 29.5.  
 s.s. *Transporter* afg. Burntisland 21.6. til Horsens.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Kbhvn. 25.6.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 26.6. nordover.  
 s.s. *Tula* afg. Algier 27.6. til Antwerpen.  
 m.s. *Tunis* ank. Beyrouth 27.6.  
 m.s. *Tureby* ank. Santa Fe 25.6., derefter til Diamante og New York.

## U

s.s. *Uffe* ank. Danzig 26.6.  
 s.s. *Ulla* pass. Ækvator 8.6.  
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Tyne 19.6. til Ivigtut.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Yawala 13.6.

## V

s.s. *Valborg* ank. Malmö 17.6.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 25.6.  
 s.s. *Venus* ank. Matanzas 19.6.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Antwerpen 21.6.  
 s.s. *Viborg* afg. Port Talbot 21.6.  
 s.s. *Viola* repareres i Helsingør.  
 s.s. *Virginia* ank. Buenos Aires 18.6.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rulefart mellem San Francisco, Los Angeles & Puerto Arnuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Vancouver 14.6.  
 s.s. *Willh. Colding* pass. Dunnet Head 7.6. p. R. t. Ivigtut.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 26.6.

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 27.6. til Nørresundby, Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Santander 26.6.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**M. B. COHN**TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weasberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

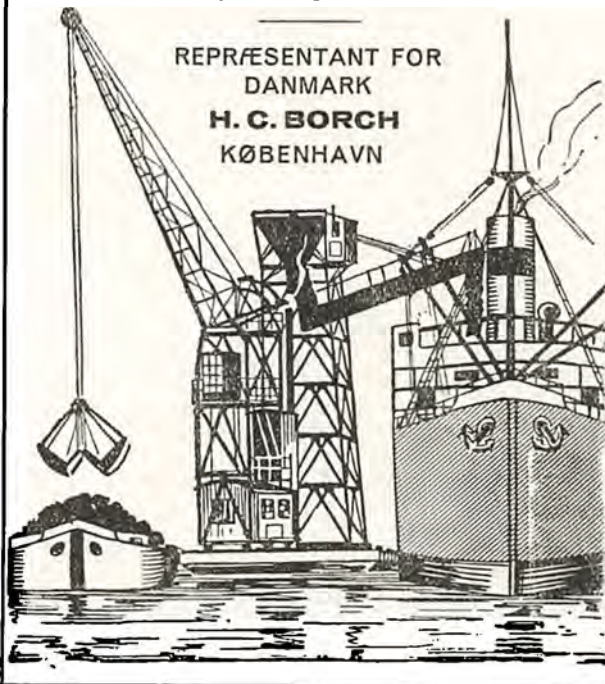
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR

DANMARK

H. C. BORCH

KØBENHAVN

**STEVEDORE**Telefoner:  
6820 & 4055**KOMPAGNIET**Telegr.-Adr.:  
Mamdrsch

Aalborg

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldebodgade 18, Kbhvn.-K.  
Telefon: Central 13779.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 28. Juni 1939.

Nr. 26.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkolte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Sæen.

## I. Østersøen.

### 1892. Sverige. Öland W.-Kyst. Färjestaden. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 25/1727. Stockholm 1939.)

*Färjestaden yttre og inre* røde, faste Fyr er forandret til samtidig at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $1\frac{1}{2}$  s., Lys  $\frac{3}{4}$  s., Mørke  $\frac{3}{4}$  s. Fyrene benævnes nu *Färjestaden västra* og *Färjestaden östra*. Synsvidden er for *västra* Fyr 9 Sm og for *östra* 10 Sm. Iøvrigt er Fyrene uforandret.

c.  $56^{\circ} 39'$ , N.  $16^{\circ} 28',0$  E.

(Kort Nr. 181.)

### 1893. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. Faludden Fyr. Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 25/1728. Stockholm 1939.)

I Løbet af den sidste Halvdel af 1939 forandres Taagesignalet ved *Faludden* Fyr paa c.  $56^{\circ} 59',8$  N.  $18^{\circ} 23',9$  E. til Tyfon, Tre-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 3 s., Pause 3 s., Stød 3 s., Pause 3 s., Stød 3 s., Pause 45 s.

(Kort Nr. 181 og 182.)

### 1894. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Söderhamn. Klumpudden. Nyt Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 25/1725. Stockholm 1939.)

Paa N.-Pynten af *Enskär* vil der i Løbet af 1939 paa c.  $61^{\circ} 14',7$  N.  $17^{\circ} 16',9$  E. blive tændt et nyt Fyr, *Klumpudden* Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 4 s. Flammens Højde: c. 4 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. En hvidmalet ottekantet Fyrbaake. Fyret skal lyse, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra c. $71^{\circ}$ til c. $105^{\circ}$ .      | 5. Rødt i Pej. fra c. $164\frac{1}{2}^{\circ}$ til c. $217\frac{1}{2}^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - c. $105^{\circ}$ - c. $111^{\circ}$ .             | 6. Grønt i — - c. $217\frac{1}{2}^{\circ}$ - c. $272\frac{1}{2}^{\circ}$ .       |
| 3. Grønt i — - c. $111^{\circ}$ - c. $159^{\circ}$ .            | 7. Rødt i — - c. $272\frac{1}{2}^{\circ}$ - c. $295^{\circ}$ .                   |
| 4. Hvidt i — - c. $159^{\circ}$ - c. $164\frac{1}{2}^{\circ}$ . |  |

### 1895. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Stora Fjäderägg Fyr. Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 25/1724. Stockholm 1939.)

I Løbet af sidste Halvdel af 1939 forandres Taagesignalet ved *Stora Fjäderägg* Fyr paa c.  $63^{\circ} 48',5$  N.  $21^{\circ} 00',3$  E. til Tyfon, Tre-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 3 s., Pause 3 s., Stød 3 s., Pause 3 s., Stød 3 s., Pause 45 s.

## 1896. Finland. Bottniske Bugt. Kemi angöringsboj genudlagt.

(U. f. s. Nr. 17/547. Helsingfors 1939.)

Lystønden *Kemi angöringsboj* paa c. 65° 28' N. 24° 20' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 49/3488 1938.)

## 1897. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Lys- og Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 17/560. Helsingfors 1939.)

Lys- og Klokketønden *Kemi* paa c. 65° 04' N. 24° 19' E. er atter udlagt paa Station.

## 1898. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr nedlagt.

(U. f. s. Nr. 17/551. Helsingfors 1939.)

Nedennævnte Fyr er permanent nedlagt:

*Santonen övre* paa 65° 03' 08" N. 25° 02' 19" E.*Santonen nedre* paa 65° 03' 15" N. 25° 02' 00" E.*Saaspaskari* paa 65° 03' 12" N. 25° 10' 22" E.*Laitakari* paa 65° 03' 06" N. 25° 09' 22" E.

## 1899. (P). Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Nye Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 17/548. Helsingfors 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil nedennævnte nye Fyr blive tændt ved Indløbet til *Oulu*:1. A. *Santosenkari övre* paa 65° 05' 17" N. 25° 05' 16" E. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 19 m. Firkantet, sortmalet Betonbaake. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 102° til c. 110°.B. *Santosenkari nedre* paa 65° 05' 38" N. 25° 02' 21" E. Hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 1,2<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11 m. Ottekantet, hvidmalet Fyrlanterne paa firkantet, sortmalet Betonbaake. Fyret lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| a. Hvidt i Pejl. fra c. 97° til c. 117°. | e. Grønt i Pejl. fra c. 250° til c. 274°. |
| b. Grønt i — - c. 117° - c. 142°.        | f. Hvidt i — - c. 274° - c. 278°.         |
| c. Hvidt i — - c. 142° - c. 150°.        | g. Rødt i — - c. 278° - c. 320°.          |
| d. Rødt i — - c. 150° - c. 250°.         |   |

Fyrene (A) og (B) er overet i Pejling c. 106°.

2. A. *Länsiletto* paa 65° 10' 48" N. 25° 02' 49" E. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 19 m. Firkantet, rødmalet Betontaarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 57° til c. 65°.B. *Luodematala* paa 65° 10' 03" N. 24° 59' 41" E. Hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9 m. Rundt, rødmalet Betontaarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 57° til c. 65°.

Fyrene (A) og (B) er overet i Pejling c. 61°.

3. A. *Keskihiuvet (øvre)* paa 65° 07' 58" N. 25° 07' 47" E. Hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 15 m. Ottekantet, hvidmalet Fyrlanterne paa et firkantet, hvidmalet Betontaarn, hvis mod Løbet vendende Side i Midten har et rødmalet, lodret Bælte. Fyret lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| a. Grønt i Pejl. fra c. 330° til c. 27°. | e. Grønt i Pejl. fra c. 176° til c. 200°. |
| b. Hvidt i — - c. 27° - c. 34°.          | f. Hvidt i — - c. 200° - c. 205°.         |
| c. Rødt i — - c. 34° - c. 39°.           | g. Rødt i — - c. 205° - 221°.             |
| d. Rødt i — - c. 91° - c. 99°.           |   |

B. *Kattilankalla (nedre)* paa 65° 08' 14" N. 24° 59' 47" E. Rødt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6,5 m. Firkantet, hvidmalet Betonbaake med et rødmalet, lodret Bælte i Midten. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 91° til c. 99°.

Fyrene (A) og (B) er overet i Pejling c. 95°.

4. *Hanhikari* paa 65° 07' 07" N. 25° 05' 23" E. Hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 1,2<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6,5 m. Ottekantet, hvidmalet Fyrlanterne paa rundt, rødmalet Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

- a. Grønt i Pej. fra c. 250° til c. 270°. d. Grønt i Pej. fra c. 297° til c. 321°.  
 b. Hvidt i — - c. 270° - c. 272°. c. Hvidt i — - c. 321° - c. 329°.  
 c. Rødt i — - c. 272° - c. 297°. f. Rødt i — - c. 329° - c. 30°.

5. *Löyhä* paa 65° 06' 03" N. 25° 09' 14" E. Hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 10 m. Rødmalet Fyrbaake. Fyret lyser, som følger:

- a. Grønt i Pej. fra c. 308° til c. 320°. d. Grønt i Pej. fra c. 355° til c. 109°.  
 b. Hvidt i — - c. 320° - c. 324°. c. Hvidt i — - c. 109° - c. 111°.  
 c. Rødt i — - c. 324° - c. 355°. f. Rødt - — - c. 111° - c. 128°.

6. *Hietasaari* paa 65° 01' 19" N. 25° 24' 46" E. Hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 0,8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 14 m. *Hietasaari* faste Sømærke, der bestaar af en paa Støtter staaende firkantet, sortmalet Plade, som i Midten har et hvidt, lodret Bælte. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 102° til c. 110°.

Fyret er overet med *Oulu kyrktorn* i Pejling c. 106°.

1900. (T). Finland. Skärgårdshavet. Åland. Fästornas Baake midlertidig forandret.

(U. f. s. Nr. 17/562. Helsingfors 1939.)

Paa *Fästornas* Baake paa 59° 51' 22" N. 20° 20' 38" E. er paa Taget og paa Taarnets nederste Del midlertidig anbragt hvide Plader, der vender mod S. og W.

1901. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Fiskö. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 17/563. Helsingfors 1939.)

*Fiskö* Sømærke paa 60° 27' 25" N. 20° 55' 19" E. er flyttet til 60° 26' 59" N. 20° 55' 24" E.

1902. (T). Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Rödakon Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 16/536. Helsingfors 1939.)

Lys- og Klokketønden *Rödakon* paa c. 60° 05' N. 20° 59' E. er midlertidig ombyttet med en almindelig Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 1,8<sup>s</sup>.

1903. Tyskland. Pillau. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(N. f. S. Nr. 25/2616. Berlin 1939.)

Lys- og Fløjtetønden *Pillau* paa c. 54° 40' N. 19° 50' E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 21/1663 1939.)

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

1904. Danmark. Sundet. Stubben. Kloaktaarn opføres. Advarsel.

I Løbet af den nærmeste Tid paabegyndes Ramning af Pæle til en Indfatningsvæg, c. 23 m × 11 m. til et Kloaktaarn paa *Stubben*. Kloaktaarnets Plads bliver 55° 42' (38") N. 12° 36' (51") E., c. 150 m 350° fra Fyrtaarnet paa *Stubbens* Bølgebryder.

Pælerækken bliver om Natten belyst med flere klare Lanterner. Rambukken er forankret med 4 Ankre, hvorfor det tilraades Smaasejlere ved Passage ikke at komme denne for nær.

Det henstilles til Skibe ved Passage gennem *Kronlobet*, medens ovennævnte Arbejde staar paa, at sejle med nedsat Fart.

(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Danske Lods. Side 261. Havnelods, Side 119.)

1905. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundby Sejlforenings Havn. Oplysning om Afmærkning.

Indsejlingsrenden er ved Yderenden, c. 200 m E. for Havnen, paa N.-Siden afmærket med en lille, rød Tønde og paa S.-Siden med en lille hvid Tønde, begge i 2¼ m Vand. N.-Siden af Renden er desuden afmærket med 3 røde Stager og S.-Siden med 3 hvide Stager.

c. 200 m E. for Tønderne ved Yderenden af Indsejlingsrenden er, til Brug ved Kapsejlsads, udlagt en sort Tønde med Flag paa en Træmast.

c. 55° 39',<sub>9</sub> N. 12° 38',<sub>6</sub> E.

(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Danske Lods, Side 274 og Tillæg Nr. 3, Side 43. Havnelods, Side 187. Søm.-Fort. Side 43.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1906. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.**

Den 1., 3., 4., 5., 6., 7. og 8. Juli d. A. afholdes daglig Skarpskydning med Kanoner ved *Jægerspris* i Tiden fra Kl. 1030 til Kl. 1430.

Paa Skydedagene hejses om Morgenen tidligt Signalflag paa *Troldehøj*, c. 500 m SE. for *Troldegaard*, paa Observationstaarnet ved Møllen c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*, samt paa *Carolinehøj*, c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*. Naar Skydningen er til Ende, nedhales Flagene.

Under Skydningen advares man imod at komme W.-Kysten af *Horns Herred* ud for Øvelsespladsen og N. for denne indtil *Alholm* nærmere emd c. 2 Sm.

Endvidere vil der paa enkelte Dage blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Overbjærg*, hvilket tilkendegives ved Signalflag fra *Maglehoj*. Paa disse Dage advares man imod at færdes i den S.-ligste Del af *Jægerspris Bugt*.

*Alholm*: c. 55° 55' N. 11° 54' E.

(Danske Lods, Side 194.)

**1907. Danmark. Kattegat. Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**

Lys- og Fløjtetønden *Sejersø NW*. paa c. 55° 56' N. 11° 03' E. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 25/1890 1939.)

**1908. (P). Sverige. Kattegat. Nidingen Fyr. Taagesignal forandres.**

(U. f. s. Nr. 25/1737. Stockholm 1939.)

I Løbet af den sidste Halvdel af 1939 forandres Taagesignalet ved *Nidingen Fyr* paa c. 57° 18',<sub>3</sub> N. 11° 54',<sub>3</sub> E. til Tyfon, Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 4<sup>s</sup>, Pause 26<sup>s</sup>.

(Kort Nr. 101 og 100. Danske Lods, Side 224.)

**1909. Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 25/1738. Stockholm 1939.)

Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 19/1419 1939.)

**1910. Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib. Radiofyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 25/1776. Stockholm 1939.)

Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. er forandret, som følger:

Radiofrekvens: 303,<sub>5</sub> kc/s (988 m). Tonefrekvens: 335 c/s. Rækkevidde: 50 Sm.

Signalet er:

a. Bogstaverne VI, 2 Gange .....	11, <sub>4</sub> s.
b. Pause .....	1, <sub>3</sub> s.
c. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed og med et Mellemrum af 0, <sub>3</sub> s. ....	17, <sub>9</sub> s.
d. Pause .....	0, <sub>3</sub> s.
e. En lang Streg .....	12, <sub>9</sub> s.
f. Pause .....	1, <sub>3</sub> s.
g. Bogstaverne VI, 1 Gang .....	4, <sub>9</sub> s.
h. Pause .....	10, <sub>0</sub> s.

1<sup>m</sup>.

Signalet gentaget .....

1<sup>m</sup>.

Hele Udsendelsens Varighed .....

2<sup>m</sup>.

Pause .....

4<sup>m</sup>.

Periode .....

6<sup>m</sup>.

Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>, o. s. v. af hver Time.

Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 12<sup>m</sup> og 18<sup>m</sup>.  
(E. f. S. Nr. 17/1313 1939. Fyr-Fort., Afdeling B, Side 5.)

**1911. (P). Sverige. Skagerrak. Koster Fjord—Havstenssund. N. Lindöklättflu. Stangbaake opføres.**

(U. f. S. Nr. 25/1739. Stockholm 1939.)

I Løbet af 1939 opføres en sort Stangbaake med trekantet Topbetegnelse med Spidsen opad paa 58° 47',<sub>07</sub> N. 11° 10',<sub>07</sub> E. paa N. Lindöklättflu.  
(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1912. Holland. Zeegat Hoek van Holland. Maas Fyrskib genudlagt.**

(B. a. Z. Nr. 143/1850. 's-Gravenhage 1939.)

Fyrskibet *Maas* paa c. 52° 02' N. 3° 53' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 22/1664 1939.)

**1913. Holland. Zeegat van Brouwershaven. West-Schouwen (Verklikker) Fyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 25/2629. Berlin 1939.)

Lysvinklerne i *West-Schouwen* Fyr paa c. 51° 43',<sub>5</sub> N. 3° 42',<sub>5</sub> E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- |   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| a. Hvidt i Pej. fra 353° til 130°, som før. | d. Rødt i Pej. fra 186° til 207°. |
| b. Rødt i — - 130° - 170°.                  | e. Hvidt i — - 207° - 237°.       |
| c. Hvidt i — - 170° - 186°.                 | f. Rødt i — - 237° - 241°.        |

**1914. (T). Holland. Noord Hinder Fyrskib midlertidig ombyttet.**

(B. a. Z. Nr. 144/1867. 's-Gravenhage 1939.)

Fyrskibet *Noord Hinder* paa c. 51° 39' N. 2° 34' E. er for et Tidsrum af et Par Uger ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde mærket „N. Hinder“, og som viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 5<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 23/1732 1939.)

**1915. Skotland. North Carr Fyrskib genudlagt.**

(B. a. Z. Nr. 142/1832. 's-Gravenhage 1939.)

Fyrskibet *North Carr* paa c. 56° 18' N. 2° 33' W. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 15/1101 1939.)

**1916. (P). Skotland. Tay Floden. Abertay Fyrskib erstattes med nyt Fyrskib.**

(N. t. M. Nr. 1324. London 1939.)

Omkring den 10. Juli d. A. vil *Abertay* Fyrskib paa c. 56° 27' N. 2° 42' W. blive erstattet med et nyt Fyrskib, som følger:

- a. Fyrkarakter: Hvidt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>.  
b. Taagesignal: Sirene, Et-Stød hver 20<sup>s</sup>.  
c. Radiofyr: Kaldesignal: MMB. Radiofrekvens: 300,<sub>5</sub> kc/s (998 m). Signalet er:
- |                                   |            |         |
|-----------------------------------|------------|---------|
| 1. Bogstaverne MMB, 5 Gange ..... | 20 s.      | } 36 s. |
| 2. En lang Streg .....            | 11 s.      |         |
| 3. Bogstaverne MMB, 1 Gang .....  | 4 s.       |         |
| 4. Pause .....                    | 1 s.       |         |
| Signalet gentaget 2 Gange .....   | 1 m. 12 s. |         |
| Pause .....                       | 4 m. 12 s. |         |
| Periode .....                     | 6 m.       |         |

Sendetider: Under Taage og i usigtbart Vejr hvert 6<sup>m</sup>, begyndende 4<sup>m</sup> efter helt Klokkeslet.

Klart Vejr: To Udsendelser af hele Signalet ved det 4<sup>m</sup> og 34<sup>m</sup> efter helt Klokkeslet.

(Kort Nr. 91.)

(Se Tillæg.)



## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1917. Frankrig. Les Minquiers. Lystønde forandret.  
(A. a. N. Nr. 23/1624. Paris 1939.)  
Lystønde No. 1 paa c.  $48^{\circ} 59',_3$  N.  $2^{\circ} 19',_7$  W. er ombyttet med en sortmalet Lystønde *Minquiers No. 1* med sort, cylindrisk Topbetegnelse. Fyrkarakteren er hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver  $9^s$ , Lys  $4,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ .
1918. (T). England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Vrag afmærket.  
(N. t. M. Nr. 1298. London 1939.)  
En grønmalet Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt c.  $0,3$  Sm W. for Vraget af et Skib, som ligger sunket paa c.  $53^{\circ} 35'$  N.  $3^{\circ} 57'$  W.,  $14,8$  Sm  $348^{\circ}$  fra *Great Ormes Head* Fyr.
1919. (T). Irland NW.-Kyst. Mullaghderg eller Red Head. Fyr midlertidig slukket.  
(N. t. M. Nr. 1297. London 1939.)  
Fyret paa c.  $55^{\circ} 02'$  N.  $8^{\circ} 24'$  W. er for Tiden slukket.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1920. (P). Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1312. London 1939.)  
En Grund (Klippe) med  $9,1$  m Vand rapporteres at ligge paa c.  $66^{\circ} 20'$  N.  $21^{\circ} 32'$  W. Da Stedet endnu ikke er nærmere undersøgt, er der Mulighed for, at Dybden er mindre.  
(Kort Nr. 60, 41, 26, 21 og 3.)
1921. (P). Frankrig. Chenal du Four. Lochrist Fyr tændes.  
(A. a. N. Nr. 23/1628. Paris 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c.  $48^{\circ} 20',_6$  N.  $4^{\circ} 45',_9$  W., 2930 m  $138^{\circ}$  fra *Kermorvan* Fyr, et nyt Fyr *Lochrist*, der skal vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver  $12^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ , Flammens Højde: 49 m. Synsvidde: 26 Sm. Et ottekantet Betontaarn med et Galleri, der har et sort Bælte foroven og en hvid Stribe paa NW.-Siden. Fyret er synligt  $1\frac{1}{2}^{\circ}$  paa hver Side af Pejlingen  $138^{\circ}$ .
1922. Frankrig. Brest Red. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 1325. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $48^{\circ} 21'$  N.  $4^{\circ} 32'$  W.,  $0,275$  Sm  $134^{\circ}$  fra *Pointe du Portzic* Fyr.
1923. Frankrig. Brest Red. Lystønde udlagt.  
(A. a. N. Nr. 23/1627. Paris 1939.)  
En sortmalet Lystønde, *Bearn*, med cylindrisk Topbetegnelse, og som viser rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver  $9^s$ , Lys  $4,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , er udlagt paa c.  $48^{\circ} 18',_0$  N.  $4^{\circ} 24',_0$  W.  
(E. f. S. Nr. 23/1749 1939.)
1924. Spanien NW.-Kyst. Puerto de Coruña. Pedrido Lystønde forandret til Lys- og Klokketønde.  
(A. a. l. N. Nr. 12/325. San Fernando 1939.)  
Lystønden *Pedrido* paa c.  $43^{\circ} 22',_3$  N.  $8^{\circ} 22',_8$  W. er blevet forsynet med en automatisk Klokke, der giver Et-Slag hver  $20^s$ .
1925. Spanien NW.-Kyst. Puerto de Coruña. Guisanda Grund. Tønde inddraget.  
(A. a. l. N. Nr. 12/325. San Fernando 1939.)  
Tønden *Guisanda* paa  $43^{\circ} 21'$  ( $52''$ ) N.  $8^{\circ} 21'$  ( $53''$ ) W., 1340 m W. for *Punta Cam-rosa*, er stadig inddraget og vil muligt ikke blive genudlagt.

1926. Spanien NW.-Kyst. Rio de Arosa. Bahia de Tierra. Baake opført.  
(A. a. l. N. Nr. 12/321. San Fernando 1939.)  
Paa Grunden *Bahia de Tierra* er paa  $42^{\circ} 36' (50'')$  N.  $8^{\circ} 46' (50'')$  W. opført en hvidmalet, cylindrisk Taarnbaake.
1927. Spanien NW.-Kyst. Rio de Arosa. Orido Grund. Baake opført.  
(A. a. l. N. Nr. 12/321. San Fernando 1939.)  
Paa Grunden *Orido* er paa  $42^{\circ} 30' (57'')$  N.  $8^{\circ} 50' (30'')$  W. opført en rød- og sortstribet, cylindrisk Søjle med kegleformet Topbetegnelse.
1928. Afrika W.-Kyst. Sherbro Floden. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1289. London 1939.)  
Tønde No. 2 paa c.  $7^{\circ} 52' N.$   $13^{\circ} 06' W.$  er ombyttet med en rødmalet Lystønde No. 2 med cylindrisk Topbetegnelse, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $15^s$ .
1929. Newfoundland. Belle Isle Stræde. Fairway Bank. Palle forgæves eftersøgt.  
(N. t. M. Nr. 1309. London 1939.)  
 $16,6$  m Pullen, der i 1938 rapporteredes at ligge paa c.  $51^{\circ} 44' N.$   $55^{\circ} 41' W.$ , c. 10 Sm  $47^{\circ}$  fra *Cape Norman* Fyr, er forgæves eftersøgt.
1930. Cape Breton Island. Sydney Harbour. Southeast Bar. Taagesignal oprettet.  
(N. t. M. Nr. 23/1458. Washington 1939.)  
Ved *Southeast Bar* Fyr paa c.  $46^{\circ} 12' N.$   $60^{\circ} 13' W.$  er oprettet et Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver  $4,5^s$ .
1931. Nova Scotia SE.-Kyst. Cole Harbour. Tønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 23/1459. Washington 1939.)  
En rød Spirtønde er udlagt ved E.-Siden af *Cole Harbour* paa  $44^{\circ} 38' (12'')$  N.  $63^{\circ} 22' (20'')$  W. for at afmærke den overskyllede Del af den gamle Bølgebryder ved *Fox Island*.
1932. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Prudence Island Fyr forandret.  
(N. t. N. Nr. 23/1464. Washington 1939.)  
*Prudence Island* Fyr paa c.  $41^{\circ} 36' N.$   $71^{\circ} 18' W.$  er forandret til at vise grønt Lys med En-Formærkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ .
1933. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Wickford Harbour. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1333. London 1939.)  
Det hvide Blinkfyr paa *Old Gay Rock* paa  $41^{\circ} 34' (30'')$  N.  $71^{\circ} 26' (00'')$  W. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver  $3^s$ . Synsvide: 11 Sm.
1934. Forenede Stater i Nord-Amerika. Indløbet til Chesapeake Bugt. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1307. London 1939.)  
Den røde Spidstønde paa c.  $36^{\circ} 55' N.$   $75^{\circ} 43' W.$ ,  $14,5$  Sm  $94^{\circ}$  fra *Cape Henry* Fyr, er permanent inddraget.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1935. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Sabine Bank. Tønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 23/1474. Washington 1939.)  
Som Afmærkning for Enden af Grunden er paa  $29^{\circ} 26' 42'' N.$   $93^{\circ} 18' 40'' W.$ , c. 910 m  $140^{\circ}$  fra *Sabine Bank East End* Lys- og Fløjtetønde No. 1, udlagt en sort Stump-tønde. Samtidig er Lys- og Fløjtetøndens Stationstønde permanent inddraget.

- 1936. Venezuela. Cubagua Island. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 22/1407. Washington 1939.)  
Paa NW.-Siden af *Cubagua Island* er paa  $10^{\circ} 49' (35'') N. 64^{\circ} 12' (42'') W.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $8,3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $8^s$ . Flammens Højde: 22 m. Synsvide: 12 Sm. Sortmalet Jerntaarn.
- 1937. Venezuela. Coche Island. Caracare Shoal. Lystønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 22/1406. Washington 1939.)  
En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ , er udlagt paa *Caracare Shoal* NW. for *Coche Island* paa  $10^{\circ} 50' (00'') N. 64^{\circ} 00' (40'') W.$
- 1938. Guadeloupe E. Desirade S. Oplysning om Pulle.**  
(N. t. M. Nr. 1306. London 1939.)  
 $10,1$  m Pullen paa c.  $16^{\circ} 17' N. 61^{\circ} 04' W.$  ligger c.  $0,8$  Sm E. for den i Kortet angivne Plads og  $4,05$  Sm  $226^{\circ}$  fra Gruppe-Blinkfyret paa *Desirade E.-Pynt*.
- 1939. Brasilien. Rio Pará. Porto de Belém. Lystønde inddraget.**  
(A. a. N. Nr. X/39. Rio de Janeiro 1939.)  
E. f. S. Nr. 23/1759 1939 annulleres og erstattes med:  
Lystønden paa c.  $1^{\circ} 23' S. 48^{\circ} 29' W.$ ,  $2,9$  Sm  $5\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Forte da Barra* Fyr, er permanent inddraget.
- 1940. (T). Brasilien. Parnahyba Floden. Tutoya Fyr midlertidig slukket.**  
(A. a. N. Nr. X/43. Rio de Janeiro 1939.)  
*Tutoya* Fyr paa c.  $2^{\circ} 41' S. 42^{\circ} 15' W.$  er for Tiden slukket.  
(E. f. S. Nr. 21/1598 1939.)
- 1941. Chile. Golfo de Ancud. Puerto de Calbuco. Fyrbelysning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 22/1409. Washington 1939.)  
1. Det røde, faste Fyr paa Hovedet af Molen paa  $41^{\circ} 46' 18'' S. 73^{\circ} 07' 52'' W.$  er forandret til at vise hvidt, fast Lys.  
2. Ved Inderenden af den i (1) nævnte Mole er tændt et rødt, fast Fyr.
- 1942. Chile. Golfo de Ancud. Puerto Montt. Isla Tenglo. Lystønde udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 24/2493. Berlin 1939.)  
En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $2^s$ , er udlagt paa  $41^{\circ} 28' 58'' S. 72^{\circ} 57' 24'' W.$ , ud for Indløbet til *Tenglo* Kanal, tæt SE. for den permanent inddragne sort-hvide Stumpstønde.
- 1943. Panama. Panama Bugt. Trollope Rock Lystønde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 22/1410. Washington 1939.)  
*Trollope Rock* Lystønde paa c.  $8^{\circ} 07' N. 78^{\circ} 39' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ .
- 1944. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Clemente Island. Wilson Cove. Fyr tændes.**  
(N. t. M. Nr. 22/1411. Washington 1939.)  
Omkring den 1. Juli d. A. tændes paa  $33^{\circ} 01' (20'') N. 118^{\circ} 33' (55'') W.$ , 2377 m  $328\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Wilson Cove* Fyr, et nyt Fyr *Wilson Cove North End*, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $9^s$ . Flammens Højde: 33 m. Synsvide: 10 Sm. Hvidmalet, pyramidformet Taarn. Fyret, der er ubevogtet, er synligt i Pejlinger fra  $180^{\circ}$  til  $328^{\circ}$ .
- 1945. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Richardson Rock. Lys- og Fløjtestønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 22/1412. Washington 1939.)  
Som Erstatning for det ødelagte *Richardson Rock* Fyr, der ikke vil blive genopført, er paa  $34^{\circ} 06' (30'') N. 120^{\circ} 31' (30'') W$  udlagt en sortmalet Lys- og Fløjtestønde, *Richardson Rock* No. 7, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $4^s$ .  
(E. f. S. Nr. 13/989 1939.)

1946. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Ano Nuevo Island. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 23/1483. Washington 1939.)  
*Ano Nuevo Island* Fyr paa c.  $37^{\circ} 06' N.$   $122^{\circ} 20' W.$  er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $1^m$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $50^s$ .  
(E. f. S. Nr. 19/1449 1939.)

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1947. Sicilien W.-Kyst. Cape St. Marco. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1315. London 1939.)  
*Cape St. Marco* Fyr paa c.  $37^{\circ} 30' N.$   $13^{\circ} 02' E.$  er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $15^s$ . Synsvidde: 15 Sm.
1948. Adriaterhavet. Durazzo Bugt. Lystønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 1330. London 1939.)  
Lystønden paa c.  $41^{\circ} 17' N.$   $19^{\circ} 27' E.$ , c.  $1,5$  Sm  $171^{\circ}$  fra *Durazzo* Kirke, er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ .
1949. Grækenland W.-Kyst. Pylos Shoals. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1316. London 1939.)  
En Grund med  $11,0$  m Vand ligger paa c.  $36^{\circ} 53' N.$   $21^{\circ} 40' E.$ ,  $1,39$  Sm  $198^{\circ}$  fra *Pylos Island* Fyr.
1950. Grækenland. Cycladerne. Mylos. Steli Point SE. t. E. Stenbanke.  
(A. a. N. Nr. 67/23. Athen 1939.)  
En klippefuld Banke med en Udstrækning paa 3 à 4 Kvadratmeter og med en mindste Dybde af 4 m Vand er fundet paa  $36^{\circ} 39',_{93} N.$   $24^{\circ} 31',_{92} E.$ ,  $0,5$  Sm  $120^{\circ}$  fra S.-Pynten af *Cap Steli*.  
(E. f. S. Nr. 12/1036 1937.)
1951. Grækenland. E.-Kyst. Korinth Bugt. Cap Pangalos. Fyrs Plads.  
(A. a. N. Nr. 64/22. Athen 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1613 1939 meddeles, at det deri omtalte Fyrs Plads er beliggende paa  $38^{\circ} 16',_9 N.$   $22^{\circ} 32',_6 E.$  paa *Cap Makri Nicolas (Aghios Nicolaos)*.  
(E. f. S. Nr. 21/1613 1939.)
1952. Tunis. Banes des Kerkennah. Lystønde atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 23/1026. Paris 1939.)  
Lystønde *No. 4* paa c.  $34^{\circ} 53',_3 N.$   $11^{\circ} 47',_1 E.$  er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 24/1827 1939.)

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1953. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Kisimaya Bugt. Round Hill. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 1293. London 1939.)  
En prismeformet Baake, hvis øverste Del er malet sort og hvid, er opført paa *Round Hill* paa c.  $0^{\circ} 25' S.$   $42^{\circ} 29' E.$ ,  $5,35$  Sm  $249\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Kisimaya Island* Fyr.

**1954. Ceylon N.-Kyst. Point Pedro E. Oplysning om Dybde.**

(N. t. M. Nr. 1318. London 1939.)

Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Point Pedro Fyr*, der er beliggende paa c. 9° 50' N. 80° 15' E.:

- |          |   |        |   |     |           |   |        |   |      |
|----------|---|--------|---|-----|-----------|---|--------|---|------|
| a. 9,1 m | — | 9,3 Sm | — | 8°  | d. 10,5 m | — | 8,9 Sm | — | 83°  |
| b. 7,8 m | — | 7,8 Sm | — | 37° | e. 6,9 m  | — | 5,9 Sm | — | 115° |
| c. 9,6 m | — | 7,1 Sm | — | 62° |           |   |        |   |      |

**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****1955. Kinesiske Hav. Hainan Stræde. Pulle.**

(N. t. M. Nr. 1295. London 1939.)

En Pulle med 4,6 m Vand er fundet paa c. 20° 15' N. 110° 52' E., 12,2 Sm 59° fra Toppen af *Hainan Bluff*.**1956. Filippinerne. Leyte. Biliran Stræde. Culajit Islet. Baake opført.**

(N. t. M. Nr. 23/1511. Washington 1939.)

En hvidmalet Betonbaake med kegleformet Topbetegnelse er opført paa Midten af *Culajit Islet*. c. 11° 28' N. 124° 28' E.**1957. Korea. Won San Chin. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1296. London 1939.)

Paa E.-Enden af Bølgebryderen er paa 39° 09' (35") N. 127° 26' (45") E. tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 7,6 m. Synsvidde: 10 Sm. Rødmalet Jernsøjle paa Betonfundament. Fyret er ubevogtet.

**1958. Australien. Queensland. Wyborn Reef. Fyrs Plads.**

(N. t. M. Nr. 1320. London 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 6/458 1939 meddeles, at det deri omtalte Fyrs Plads er c. 0,2 Sm E. for den opgivne Position. Fyret er beliggende paa c. 10° 49' S. 142° 46' E., 3,29 Sm 89° fra Baaken paa *Harrington Reef*.  
(E. f. S. Nr. 6/458 1939.)**1959. Tasmanien S.-Kyst. Barilla Bugt. Luftfyrs Plads.**

(N. t. M. Nr. 1322. London 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 22/1698 1939 meddeles, at det deri omtalte Luftfyrs Plads er c. 1/2 Sm SW. for den opgivne Position. Luftfyret er beliggende paa c. 42° 50' S. 147° 29' E., 1,75 Sm 40° fra Toppen af *Mount Rumney*.  
(E. f. S. Nr. 22/1698 1939.)**1960. Tasmanien. D'Entrecasteaux Channel. Baakes Plads.**

(N. t. M. Nr. 1321. London 1939.)

Baaken paa c. 43° 15' S. 147° 16' E. er beliggende c. 0,25 Sm 20° fra den i Kortet angivne Plads, 2 Sm 54 1/2° fra *Mount Royal* Triangulationsmærke.**1961. New Zealand. North Island. Whangaruru Harbour Anduvning. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1331. London 1939.)

1. En Grund (Klippe) med 8,2 m Vand ligger 0,15 Sm 349 1/2° fra NE. Spidsen af *Henry Island*.2. En Grund (Klippe) med 10,5 m Vand ligger 0,34 Sm 112° fra NE.-Spidsen af *Henry Island*.

c. 35° 25' S. 174° 22' E.

**1962. New Zealand. North Island. Ngungurn Bugt. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1331. London 1939.)

En Grund (Klippe) med 11,9 m Vand ligger 1,48 Sm 80° fra Pynten, der er beliggende paa c. 35° 43' S. 174° 34' E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 1963. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.

(N. t. M. Nr. 1355. London 1939.)

E. f. S. Nr. 23/1778 1939 annulleres og erstattes med:

Indtil videre benyttes paa Grund af Isforholdene Rute B.

E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 47° W. paa 40° 30' N.

W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 47° W. paa 41° 30' N.

### 1964. Spanien. Oplysning om Sejlads paa spanske Havne.

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, 24. Juni 1939.)

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det danske Gesandtskab i Madrid, p. T. *San Sebastian*, modtaget en saalydende Indberetning af 20. Juni 1939:

„Gesandtskabet har fra Konsulatet i *Alicante* modtaget en Indberetning, hvori meddeles, at Marinekommandanturet for Provinsen *Alicante* næst at bekræfte den tidligere givne Oplysning om, at hele den spanske Østkyst med Undtagelse af *Bahia de Rosas* er aaben for Sejladsen, tilføjer, at den nævnte Oplysning skal forstaas saaledes, at Indsejlingen til Havnene paa den angivne Kyststrækning er fri, men at det samme ikke gælder Sejladsen i øvrigt langs Kysten, der ikke overalt er befriet for Miner.

Endvidere har man fra Konsulatet i *Valencia* modtaget en den 30. Maj d. A. dateret Bekendtgørelse fra Marineobservatoriet indeholdende en Samling Meddelelser til Søfarende angaaende Minefaren i de spanske Farvande. Man skal derfor i Korthed angive Indholdet af de i Aaret 1939 udsendte Meddelelser:

No. 129 af 23. Marts 1939. Sejladsen paa Floderne *Vigo*, *Marin* og *Arosa* er fri.

No. 142 af 2. April 1939. Sejladsen er fri paa Havnene *Almeria*, *Cartagena*, *Alicante*, *Valencia* og *Sagunt*.

No. 166 af 10. April 1939. Sejladsen er fri paa den marokkanske Protektoratszone.

No. 196 af 4. Maj 1939. Indeholder den gennem Konsulatet i *Alicante* fremkomne

Oplysning om Kysten mellem *Cabo Gato* og den franske Grænse med Undtagelse af *Bahia de Rosas*.

Uden No. af 16. Maj 1939. Indsejlingen til *Mahon's* Havn er fri.

No. 296 af 21. Maj 1939. Sejladsen er fri paa Havnene *Soller*, *Porto Colom*, *Cala Manacor* o *Porto Christo*, *Andraitx*, *Pollensa*, *Alcudia* og *Ibiza*.“

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller  
Boge Nr.

England:

R 919 Anchorages in Gulf of Aden.

R 3689 West Indies. — Eastern part of Haiti and Santo Domingo.

## Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 1965. (T). Norge. Oslofjord. Ildjærnsflu Fyrskib midlertidig inddraget. Midlertidig Afmærkning.

(K. f. F. Nr. 12. Oslo 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 22/1659 1939 meddeles, at Fyrskibet *Ildjærnsflu* paa c. 59° 51',<sub>3</sub> N. 10° 38',<sub>3</sub> E. ikke vil blive genudlagt før omkring den 15. Juli d. A.

Fra c. den 3. Juli til Fyrskibet bliver genudlagt, vil den paa Fyrskibets Plads midlertidig udlagte sort- og rødmaalede Stage blive erstattet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 22/1659 1939.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1966. England. Crouch Floden Anduvning. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.

(N. t. M. Nr. 1380. London 1939.)

Vraget af Sejllægteren *Gannet*, der ligger sunket paa c.  $51^{\circ} 39',_0$  N.  $1^{\circ} 00',_3$  E., er uskadeliggjort og den udlagte Vragtønde inddraget.

(E. f. S. Nr. 12/887 1939.)

1967. England. Humber. Grund fjernet.

(N. t. M. Nr. 1371. London 1939.)

4,6 m Grunden paa c.  $53^{\circ} 40'$  N.  $0^{\circ} 12'$  W., i det farbare Løb mellem Lystønde No. 10 *Holme Hook* og Fyr- og Klokkeflaade No. II *North Holme*, er bortgravet.

(E. f. S. Nr. 52/3736 1938.)

1968. (T). England. Humber. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 1379. London 1939.)

Vraget af en Damptrawler ligger sunket paa c.  $53^{\circ} 44'$  N.  $0^{\circ} 21'$  W., c. 800 m  $218^{\circ}$  fra *Albert Dock* Klokketaarn. En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, er udlagt c. 90 m  $315^{\circ}$  fra Vraget.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Forsikrings-Selskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899  
Aktiekapital 8. Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 - KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr: Adc. Reassurance

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



**ALFRED OLSEN & CO. A/S**  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*Iøvrigt leveres alle Arter af:*

- |                           |                 |
|---------------------------|-----------------|
| Skibshjælpemaskiner       | Fødevandsfiltre |
| Kulsyre-Ildslukningsanlæg | Evaporatorer    |
| Brandalarmeringsanlæg     | Armatør         |
| Oliefyrringsanlæg         | Pumper          |
| Staalpropeller            | Ventilatorer    |
| Oliefiltre                | etc.            |
| Fødevandsforvarmere       |                 |



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.  
»Maritime«

## HORSENS

**HANS OLESENS Eftf.***Indeh. BJØRN FINSEN***HORSENS**Telefon 45—294  
Statstelefon 10Telegram-Adresse:  
»OLESENS«

## AARHUS

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

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## NØRRESUNDBY

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Raclet“

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## RANDERS

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 606

## SAXKJØBING

**HOLGER KRISTIANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- &amp; SEJLSKIBSBEFRAGTNING

**SAXKJØBING**

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 802

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

## HORSENS

**WILH. CHR. BECH***Indeh. AAGE RASMUSSEN***HORSENS**Telefon 23—24—34  
Statstelefon 5Telegram-Adresse:  
»BROKERBECH«

## SKIVE

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
„MÆGLEREN“

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 27

TORS DAG 6. JULI 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### STØTTEN TIL AMERIKAS HANDELSFLAADE — OG DEN DERAFF FØLGENDE KONKURRENCE.

Samtidig med, at politisk Uro behersker Verden Sog vanskeliggør en fredelig Udvikling af de økonomiske Forhold, meldes om stadig mere forcerede Skridt, der har til Formaal at øge Konkurrencekraften hos de forskellige Lande, og paa intet Felt gør saadanne Forhold sig stærkere gældende, end indenfor Skibsfarten.

I intet Land i Verden — kan man fortsætte — er Aktiviteten i saa Henseende voldsommere end i U.S.A. Den amerikanske Handelsflaade staar overfor store Udvidelser, der støttes af Staten og som vil betyde en meget alvorlig Konkurrence, ikke mindst til de Lande, der ikke har statsstøttet Skibsfart, saasom Danmark.

Som bekendt blev der i 1936 i U.S.A. vedtaget en Lov, hvorefter der til Udvidelse af den amerikanske Handelsflaade skulde gives store Tilskud fra Staten, til saavel Bygning af Skibe, som til Driften. Der blev nedsat en saakaldt »Maritime Commission«, der bl. a. har haft til Opgave at sørge for, at der i de kommende 10 Aar bliver bygget mindst 50 Skibe om Aaret i U.S.A. Denne aarlige Kvota paa 50 Skibe blev allerede ifjor overskredet, idet det dog maa tilføjes, at »Maritime Commission« selv bestilte 32 Skibe til de af den amerikanske Stat støttede Ruter.

I Dag er der paa de amerikanske Værfter Tonnage paa ca. 1 Mill. Br. T. under Bygning. Skibsværfter, der i Aarevis har ligget stille, er nu i fuld Gang og Antallet af beskæftigede Arbejdere er foreløbig steget til 80.000 Mand, og man regner i Løbet af 1940 at naa op paa 135.000 Mand.

Lovens Formaal er endvidere i Løbet af de 10 Aar at skabe en saa stor amerikansk Handelsflaade, at man ved den vil være i Stand til at paatage sig Transporten af en væsentlig Del af den amerikanske Eksport og Import, og endvidere have Mulighed for, paa en effektiv Maade at hævde sig paa alle vigtige fremmede Ruter ved Indsættelse af tilstrækkelig og tidssvarende amerikansk Tonnage.

Der benyttes den voldsomme Propaganda for at naa de Maal, man har sat sig. Saaledes har »Maritime Commission«, der raader over umaadelige økonomiske Hjælpemidler udsendt et Program, hvori det bl. a. hedder:

*TÅRT! 5.000 Passagerer og 1.500.000 Dollars i Passagerpenge tabt paa en enkelt Dag af den amerikanske Handelsflaade!*

Dernæst følger en Liste over alle de udenlandske Skibe, der den nævnte Dag har forladt New Yorks Havn. Men man gaar endnu videre. Man hævder saaledes, at hvis blot Amerika sikrer sig Passagererne fra Amerika, og al Import og Eksport, — og der lægges slet ikke Skjul paa, at det er Maalet — vil det være ganske unødvendigt at yde nogen Statsstøtte, idet man da vil have en i høj Grad rentabel Handelsflaade, der vil kunne drives uden Hjælp fra nogen Side, og kunne skaffe store Indtægter til Landet. Det er saaledes drastiske Fremgangsmaader, der anvendes.

De Beløb, der foreløbig er blevet anvendt til Gennemførelsen af den omfattende Plan, er kolossale. Alene i 1938 blev der kontraheret Skibe til et Beløb

af 130 Mill. Dollars, eller ca. 625 Mill. Kr., altsaa mere end dobbelt saa meget, som den danske Handelsflaades Indtægt er for et Aar. Samtidig blev der til 13 Linier, der tilsammen har 143 Skibe i Drift, udbetalt en Fartsunderstøttelse paa 13 Mill. Dollars, eller ca. 62 Mill. Kr.

Det samlede Antal Skibe, der nu er under Bygning, og som omfattes af Planen, er 52, og til Gennemførelsen af dette Byggeprogram vil der medgaa ca. 146 Mill. Dollars, eller omkring 700 Mill. Kr.

Admiral Land, Præsidenten for U.S.A.'s »Maritime Commission«, har i flere Udtalelser ganske klart fremhævet, at det gælder om at begunstige og monopolisere amerikansk Skibsfart og dermed skabe et amerikansk Skibsfartshegemoni, hvor det drejer sig om den Del af Verdenshandelen, der direkte berører Amerika: »Enhver Amerikaner burde naturligvis føle sig stolt over at se sit Flag vaje over hurtige og travlt beskæftigede Handelsskibe paa de syv Verdenshave, men det skulde ogsaa være et Maal for amerikansk Foretagsomhed at sørge for, at det kan ske. Man kan sammenfatte Løsningen af Problemet i denne enkle Sætning: Rejs og afskib under amerikansk Flag.«

Det maa saaledes være U.S.A.'s Maal at trænge udenlandske Skibe ud af Amerikas Udenrigshandel. Medens U.S.A.'s Handelsflaade i 1922 transporterede 51 pCt. og i 1929 endnu 40 pCt. af Udenrigshandelens Transportmængde, var Handelsflaadens Andel i 1937 faldet til 25 pCt. Man haaber ojsensynlig nu paa, at de Tab, der er lidt, vil kunne indhentes gennem det nye Program.

Den nugældende amerikanske Statsstøtte, som de forskellige Selskaber kan opnaa, deles i to Afsnit:

- 1) Construction-Differential subsidy.
- 2) Operating-Differential subsidy.

hvilket vil sige Støtte dels til Bygning dels til Drift.

Det hedder bl. a. i Forskrifterne vedrørende den første Subvention: Enhver Borger i U.S.A. kan ansøge The Commission om denne Subvention, der gives naar vedkommende opfylder visse Betingelser, først og fremmest følgende: »At Farten kræver et nyt moderne og økonomisk Skib, for at imødegaa udenlandsk Konkurrence«.

Construction-Differential subsidy er simpelthen Forskellen mellem Skibets Anskaffelsespris ved amerikansk og udenlandsk Værft. Denne Subvention maa ikke overstige  $33\frac{1}{3}$  pCt. af den af The Commission betalte Anskaffelsespris undtagen i specielle Tilfælde, hvor den kan komme op paa 50 pCt. Saafremt det paagældende Skib er udstyret med nationalt Forsvar for Øje gælder dog særlige Regler. Byggekontrakt oprettes mellem Ansøgeren og The Commission. Ansøgeren skal ved Overtagelsen betale mindst 25 pCt. af den Pris, til hvilken Ansøgeren af The Commission faar overladt Skibet. Resten skal betales i Løbet af 20 Aar i højst 20 Rater. Restbeløbet forrentes med  $3\frac{1}{2}$  pCt. The Commission har i 20 Aar 1ste Prioritets-Panteret i Skibet.

Operating-Differential subsidy ydes til Udligning af de højere amerikanske Udgifter ved Drift af Skibene og for at sætte den amerikanske Tonnage i Stand til at konkurrere overfor den paagældende udenlandske Tonnage i samme Fart. Subventionen maa ikke overstige Forskellen mellem de amerikanske og andre Landes Udgifter til »almindelig Assurance, Vedligeholdelse, Reparation, der ikke dækkes af Assurancen (Havari), Hyre (og Pensionsbidrag), samt enhver

anden Udgift, som The Commission skønner er medvirkende til, at det amerikanske Skib ikke staar paa lige Fod med det udenlandske.

Der er Adgang til à conto Udbetalinger paa indtil 75 pCt. af det til enhver Tid dokumenterede subventionsberettigede Beløb. Desuden kan der opnaas yderligere Subvention, naar det drejer sig om Konkurrence fra udenlandsk statssubventioneret Tonnage.

Nu er det selvfølgelig en Kendsgerning, at den amerikanske Handelsflaade er blevet forældet og alene derfor arbejder uøkonomisk. I Maj Maaned i Fjor var 400 Skibe paa tilsammen 2,5 Mill. Br. T. over 20 Aar gamle, medens hele Tonnagen var paa 8,4 Mill. Br. T. med 1425 Skibe. Men Udviklingen skrider voldsomt frem her: I 1942 vil man være naaet op paa 1305 forældede Skibe med 7,4 Mill. Br. T., og det vil sige, at henimod 90 pCt. af den samlede amerikanske Handelsflaade til den Tid er forældet, hvis der ikke bliver bygget nye Skibe.

Her har man altsaa Baggrunden for »Maritime Commission«s Virksomhed, en meget alvorlig Baggrund, der ikke mindst for den ikke-statsstøttede Skibsfart vil føles som en ny alvorlig Trusel.

Arbejdet er skredet hastigt fremad, og i Løbet af kort Tid vil det første af de Skibe, der er bygget i Følge den ovennævnte Lov afgaa fra New York til Skandinavien og herunder anløbe København. Det paagældende Skib er »Donald McKay«, der er overtaget af Rederiet Moore & McCormack, og skal anvendes i dette Rederis Linie Amerika-Skandinavien-Østersøen. Rederiet skal overtage ialt seks Skibe, alle af den saakaldte C-2 Type, og de vil antagelig alle blive indsat i Farten med en Maanedes Mellemrum. Samtidig med Indsættelsen af denne nye Tonnage, er det American-Scantle Lines Hensigt at udvide Farten med Anløb af Oslo paa Skibenes østgaaende Rejser og Bergen og Stavanger paa den vestgaaende. Hele Rundreisen vil vare 42 Dage, og de vigtigste Anløbshavne bliver Oslo, Göteborg, København, Gdynia, Stockholm, Helsingfors, Bergen og Stavanger.

Hele denne Udvikling maa naturligvis følges med den allerstørste Bekymring ikke alene af dansk, men ogsaa af anden skandinavisk Skibsfart. Fra norsk Side har man allerede kraftigt understreget dette, og det hedder bl. a. i en Artikel, der specielt tager Sigte paa det amerikanske Skibsfarts Program, indført i norsk »Aftenposten« den 22. Maj: »Naar man tænker paa saadanne Udslag af den generelle Tendens i Skibsfartsudviklingen, bliver de norske Myndigheders Holdning overfor vor egen Rederiering mere og mere uforstaaelig . . . .« »I Norge ser Staten paa Skibsfarten mere som et Skatteobjekt end som et Erhverv, der trænger til udstrakt Beskyttelse, men en Dag maa det vel gaa op for vore Styrende, at de ikke samtidig kan lægge nye Byrder paa Skibsfarten og presse den for forøget Bidrag til det øvrige Samfund. Vi maa haabe, at Erkendelsen heraf vil trænge igennem, før den nu raadende skibsfartspolitiske Holdning herhjemme har ført til Stagnation og Tilbagegang over hele Linien.«

Fra dansk Skibsfarts Side kan man i fuldeste Maal underskrive disse Ord. Det er jo umuligt andet, end at det kæmpemæssige amerikanske Byggeprogram og den vældige Understøttelse til Bygning som til Drift vil faa skæbnesvangre Følger for vor Skibsfart. Hvis der ikke sker en voldsom Stigning i den samlede internationale Handelsomsætning, vil Gennemførelsen af den amerikanske Plan resultere i et meget alvorligt Indtægtstab for de Nationer, som hidtil paa en fuldtud forsvarlig Maade har varetaget en Fart, som de selv har bygget op fra Grunden og udviklet, men som den amerikanske Handelsflaade nu søger at tilrive sig, støttet og opmuntret dertil ved uhyre Subventioner fra den amerikanske Regerings Side.

Man maa endvidere betænke, at rundt om i Europa

foretages nu ganske tilsvarende Dispositioner om end i mindre Maalestok. De forskellige Lande søger at stimulere deres Skibsfart ved at sikre den visse Begunstigelser og Præferencer i Verdensomsætningen, og det siger sig selv, at under saadanne Omstændigheder vil Skibsfarten ophøre at være et Erhverv eller en Forretning, og efterhaanden udvikle sig til at blive et fast Led i det nationale Forsvarsprogram og i den Selvforsyningspolitik, der nu synes at skulle blive Løsenet overalt. Den Tid vil da uværgerligt være forbi, da man overlod til de Nationer, som gennem Menneskealdre og paa Grund af deres naturlige Anlæg som søfarende Nationer, var skikkede dertil, at udføre de Transporter, som de var i Stand til at gennemføre bedre og billigere end andre Nationer, som ikke havde disse Forudsætninger.

Danmarks Skibsfart er et af Landets Hovederhverv og er overalt paa Verdenhavene repræsenteret paa en smuk og værdig Maade. Dansk Skibsfart drives selvstændigt og uden Støtte fra Staten. Dansk Skibsfart er saaledes en ren Indtægtskilde for Staten og det danske Samfund, men skal dette Erhverv ogsaa i Fremtiden kunne løse de Opgaver, der ligger foran det, og have nogensomhelst Chance for at klare sig i den ulige og paagaende Konkurrence, vil det være en absolut Betingelse, at Erhvervet møder størst mulig Forstaaelse hos de danske Myndigheder og ikke paa nogen Maade modarbejdes af disse gennem Paalæggelse af Forpligtelser, der ikke med Billighed kan forlanges, og som paa uforholdsmæssig Maade øger dansk Skibsfarts Driftsudgifter.

Dansk Skibsfart ønsker ogsaa i Fremtiden at hævde sig som et frit og selvstændigt Erhverv. Dansk Skibsfart har ikke anmodet om og ønsker ikke nogen Støtte af Staten. Men paa den anden Side maa Erhvervet saa ogsaa forlange, at der tages rimelige Hensyn til det, naar det udfører sit Arbejde til Gavn for det danske Samfund i sin Helhed. For ingen vil dog nægte, at det er Danmark, hele det danske Folk, der nyder godt af denne Indsats, faar Del i de Indtægter, som Skibsfarten tilfører Landet.

## HANDELSKAMMERKONGRESSEN

Den internationale Handelskammerkongres har nu afsluttet sine Møder, Fester og Forhandlinger. Den 10. internationale Kongres er slut, og tilbage bliver Mindet om en Række smukke og vellykkede Dage, hvor Forretningsfolk fra 41 forskellige Nationer kom hinanden nærmere, og hvor man til Trods for, at den internationale Situation nu er saa spændt som nogensinde — forhandlede uden en Mislyd og til Fulde forstod, at hvis det var Erhvervsfolk, der skulde ordne Problemerne Folkene imellem, da vilde der ikke komme Krig. Selvfølgelig maatte mange af de Udtalelser, der faldt, være en indirekte alvorlig Anklage mod visse Statsmænd, men Resolutionerne er affattet saa klogt, saa neutralt og saa omfattende, at de ikke indeholder direkte Brod mod nogen, men tværtimod paa den mest direkte Maade viser Vejen fremefter mod Resultater.

Der har været talt og skrevet saa meget om de forskellige Banketter og de forskellige Taler. Vi skal derfor indskrænke os til at nævne den smukke Lunch, som Dansk Dampskibsrederiforening gav Fredag den 30. Juni i Grev Moltkes Palæ, og hvor ca. 200 Repræsentanter for ca. 40 Nationer havde givet Møde. Foreningens Formand, Direktør I. A. Kørbing bød Velkommen og udtalte bl. a.:

»Paa Dansk Dampskibsrederiforenings Vegne takker jeg Dem, fordi De har modtaget vor Indbydelse til at være vore Gæster ved denne Lunch, som er et Led i den Hyldest, som de danske Erhvervsorganisationer yder det Internationale Handelskammers Kongres' Medlemmer under Besøget i København.

I de sidste Dage har de modtaget saa mange Bevi-

ser fra mange Sider og paa saa mange Maader paa, i hvor høj Grad vi i vort Land anerkender, at det internationale Handelskammer har gjort Danmark den Ære at afholde sin 10. Kongres i København, og jeg forsikrer Dem, mine Herrer, at ingen yder en oprigtigere Anerkendelse deraf end de danske Redere.

Danmark har altid været en søfarende Nation, og Skibsfartens Blomstring er, mere end for noget andet Erhverv afhængig af de frie Forbindelser mellem Folkene. Det er derfor kun naturligt, at intet Steds finder de Maal, som det internationale Handelskammer har sat sig, mere modtagelige Sind end blandt os, for vi har stadig det Haab, at Frihandelen og Havenes Frihed en Gang igen vil blive Grundlaget for alle Nationers Held og Lykke.

Ved det internationale Handelskammers Kongres i København mødes Mænd af mange Nationer. Mænd af Indsigt og Erfaring har viet deres Liv til Arbejdet for det fælles Gode og det fælles Fremskridt, og for dette vigtige Arbejde skylder vi alle det internationale Handelskammer vor hjerteligste Tak. Vi haaber alle, at det ved fælles Hjælp og Samarbejde skal lykkes at genskabe lykkelige Forhold og Fred mellem alle Nationer, og i Ønsket om Opnaaelsen af dette smukke Maal udbringer jeg en Skaal, og gør det for det internationale Handelskammers honorære Præsident, den fremragende Repræsentant for Skibsfarten, Sir Alan G. Anderson.

Sir Alan G. Andersson, der sad ved Direktør Kørings Side, takkede og udtalte nogle smukke Ord om Skibsfartens Maal. Rederiforeningens Bestyrelse og en Række danske Gæster var til Stede. Blandt Gæsterne kan iøvrigt nævnes den tyske Statsrat, Dr. Lindemann, Skibsreder Otto Hillerström, Göteborg, den græske Skibsreder Engene Eugenides, Inderne, Skibsreder Cowasjee og Erukar, Nordmændene Dahl-Hansen og T. Dannevig, den svenske Rederiforenings Direktør, Kaptajn O. A. Nordborg, Amerikaneren Mr. Mahlon F. Perkins, Colonel E. G. M. Cape, Mr. G. N. Carey, M. Ivan Mohoritsh, Japaneren Grev Kano, Hollænderen J. B. van der Houven van Oordt, Polakkerne M. Boleslow Kosproicz og Gorazdowski, Italieneren M. Gino Bandini, Franskmanden M. Picot, Finnen Korpisaari, Dr. Rolf Stödter fra Tysklands Rederiforbund, Hollænderne L. H. Slotemacker og H. J. Knottenbelt o. m. a., saa Forsamlingen var saa international som tænkes kunde.

Af de 29 forskellige Resolutioner, der vedtoges paa Kongressen, vil det være tilstrækkeligt at nævne den meget betydelige, der under Navnet af Watson-Resolutionen utvivlsomt vil gaa over i Historien. Den foreslaar, at Verdens seks store Handelsnationer, England, Frankrig, Tyskland, Italien, U. S. A. og Japan skal løse Problemerne — hver for sig skulde Regeringerne i disse Lande indlede et Samarbejde med de førende Forretningsfolk indenfor deres eget Land for at foretage en indgaaende Undersøgelse af Landets økonomiske og finansielle Stilling med Hensyn til paa Landets eget Behov og dets Andel i den økonomiske Udvikling af hele Verden. Naar de enkelte Lande hver for sig har tilendebragt deres undersøgelser, skal de økonomiske sagkyndige træde sammen

for at udarbejde en Plan, der skal give alle Lande en fair Mulighed for at faa Andel i Verdens Rigdomskilder.

Resolutionen har følgende Ordlyd:

»Det internationale Handelskammer anbefaler, at Englands, Frankrigs, Italiens, Japans, Tysklands og U. S. A.'s Regeringer hver for sig samarbejder, for saa vidt som dette ikke allerede er Tilfældet, med ledende Forretningsmænd i deres egne Lande ved Gennemførelsen af en grundig Undersøgelse af de paagældende Landes økonomiske og fiskale Forhold med Hensyn til deres nationale Behov og deres mulige Bidrag til Verdens økonomiske Udvikling.

Endvidere foreslaar det internationale Handelskammer, at naar disse Lande har fuldført deres Undersøgelser, skal deres økonomiske Eksperters mødes med det Formaal at udarbejde en Reguleringsplan, som vil give alle Lande i Verden en rimelig Adgang til at faa Del i Verdens Hjælpemidler, og endelig tilsiger det internationale Handelskammer sin Villighed til at stille sine Hjælpemidler til Raadighed for dette Formaal, hvis det ønskes.»

Efter at Præsidenten havde forelagt Resolutionen, tog Handelskammerets Ærespræsident, Dr. F. H. Fentener van Vlissingen, Ordet og anbefalede stærkt dens Vedtagelse. Plenarmødets Leder, Sir Alan G. Anderson, satte den derefter under Afstemning, og under Bifald fra en fuldt besat Sal blev den eenstemmigt vedtaget, hvorefter Forsamlingen rejste sig og i et langvarigt Bifald gav Udtryk for sin Begejstring.

Det blev sikkert Handelskammerkongressens mest afgørende Begivenhed, og saafremt Verden ikke i den nærmeste Tid styrer direkte ud i Kaos, vil Resolutionen ogsaa uden Tvivl faa stor Betydning ved det fremtidige nødvendige Genopbygningsarbejde paa Samarbejdets Grund.

## DANMARKS VAREOMSÆTNING MED UDlandet

Danmarks Vareomsætning med Udlandet foreligger nu opgjort for Maj Maaned. Importen var paa 147,7 Mill. Kr. og Eksporten paa 129,5 Mill. Kr. Det giver et Importoverskud paa 18,2 Mill. Kr. I April havde vi et næsten lige saa stort Udførselsoverskud, nemlig 17,9 Mill. Kr.

I Maj i Fjor var der et Udførselsoverskud paa 8 Mill. Kr. Importen i Fjor var kun 115,5 Mill. Kr. hvilket er over 30 Mill. Kr. mindre end i Maj i Aar. Udførselen er ogsaa gaaet op, men kun fra 123,5 til 129,5 Mill. Kr.

Handelsbalancen for de første fem Maaneder af dette Aar viser nu et Indførselsoverskud paa 35,2 Mill. Kr. Det er 20 Mill. Kr. mindre end i den tilsvarende Periode i 1938.

En meget væsentlig Del af Importstigningen i Maj falder paa Brændsel. Medens vi i Maj i Fjor købte Kul, Koks og Briketter for ca. 8½ Mill. Kr., har vi i Maj i Aar brugt godt 18 Mill. Kr. til disse Varer. Importen af Jern og Staal er samtidig gaaet op med 5½ Mill. Kr., nemlig fra 8,4 til 13,8 Mill. Kr.

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Sovjetunionens Flaade af Dieselskibe

»Vodny Transport« har bragt en Artikel om Rekonstruktion af Sovjetunionens Flaade af Dieselskibe. — »Vodny Transport« gør i sin Artikel opmærksom paa, at der foreligger store Muligheder for at modernisere Dieselskibene. M/S »Smolny« undergik en Modernisering, der varede 7 Maaneder, idet Motorens Ydeevne blev forøget med 30 pCt., hvorved Farten blev sat op fra 10,5 til 13 Sømil i Timen. Motoren havde arbejdet 2700 Timer i Træk, uden at Mekanismen paa nogen Maade havde svigtet, hvilket efter »Vodny Transport« Mening beviser Fordelen ved de kompressorløse Motorer.

Paa Søsterskibene »F. Dzershinsky« og »A. Shdanov« vil Moderniseringen af Maskinanlægget blive endnu mere gennemført. Ved at formindske Modstanden i Igangsætningsledningen og Manøvreventilen har man kunnet formindske Luftforbruget og forbedret hele Anlæggets Arbejde. En ny Konstruktion af Brændstofpumper, som skal anbringes paa M/S »A. Shdanov«, vil garantere mindre Slitage paa de bevægelige Dele og større Driftssikkerhed. Paa de nævnte Skibe bliver ikke alene Hovedmotorerne moderniserede, men ogsaa Hjælpemaskineriet. Paa M/S »A. Shdanov« f. Eks. bliver hele Vandforsyningen automatisk og virker ved komprimeret Luft.

Der stilles nye Fordringer vedrørende Skibsmotorenes Teknik. Passager-Motorskibene, Søsterskibe til »Smolny«, »Maria Uljanova« og »Kooperatsia« bør efter »Vodny Transport« Formening moderniseres. Paa »Kooperatsia« skal Luftskelepumperne til Hovedmotoren erstattes med en Elektroturboblæser. Hovedmotorens Omdrejningstal bliver sat op til 120 pr. Minut, Motorens Ydeevne bliver 2400 HK. og Farten 145 Sømil.

Det er ogsaa paa Tiden, fortsætter »Vodny Transport«, at paabegynde Moderniseringen af Kompressor-motorene »Sultzer« Type 4-S-68 og 6-S-68, som er opstillede i Trælastbaadene af Typen »Volgoles« og Motorskibene »Kim« og »Tjeljuskinetz«.

Ved Modernisering af disse Motorer kan disses Ydeevne forøges til 2300 HK. og Skibenes Fart fra 10 til 11,5 Sømil. Ved at fjerne Motorenes Omdrejningstal til 120 i Minuttet undgaaes Vibrationerne i Motor og Skibsskroget.

I Motorskibene af Typen »Volgoles« bliver der opstillet Kedler, som bliver opvarmede ved Motorenes Udstøds-gas, og der opnaas derved en Besparing i Brændselolie og en Formindskelse af Betjening med 2 Mand.

Allerede i 1940 skal 2 Motorskibe af Typen »Volgoles« være færdigmoderniserede.

Ved Overgangen til kompressorløs Forstøvning skal Motorerne indrettes til lung Brændselolie og endog til Cracking-Masul. Dette er for to Aar siden udført paa M/S »Kusnets Lesov«. Motoranlæggene paa Tankskibene med Motor Type S-68 skal ogsaa moderniseres.

Allerede nu bør man i Princippet bestemme sig i Spørgsmaalet om Rekonstruktion af M/S-Flaaden i 1940. Af Sortehavsflaaden bør Motorskibene af Typen »Adsjiristan«, M/S »Mitjurin« og »Voroshilov« med Bermor-Tosi Kompressor-motorer moderniseres, ligesom Damphjælpeme-kanismen med deres oliefyrede Kedelanlæg skal moder-niseres og indrettes til elektrisk Drift.

De ovennævnte Moderniseringsarbejder hører til den saakaldte »lille Modernisering« af Dieselmotorskibene, men samtidig hermed maa man gøre sig klar til en fuld-stændig Udskiftning af umoderne Motorer med større og stærkere Motortyper.

Den første »store Modernisering« skal finde Sted paa M/S »Abchasia«. Her skal man udskifte de to Hoved-motorer Type RD-2400 med et elektro-Diesel Anlæg, bestaaende af 2 Dieselmotorer 9-DK med Generatorer, hvorved der opnaas en Række Fordele af teknisk Natur. »Abchasia« Fart kommer efter Moderniseringen op fra 13 Sømil til 17 Sømil.

Til Slut gør »Vodny Transport« opmærksom paa, at der bør udarbejdes en Enhedsplan for Modernisering af hele Motorskibsflaaden for den 3. Femaarsplan.

#### Udførsel af polske Kul over Danzigs Havn i Maj Maaned 1939

I Maj Maaned 1939 er udført 358.822 Tons Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 17.227 Tons, mod 312.794 Tons Kul, deraf til Danmark 4.564 Tons, i April Maaned.

Udførslen var fordelt paa følgende Maade:

Frankrig .....	114.296	Tons
Sverige .....	80.618	—
Holland .....	65.829	—
Italien .....	32.879	—
Danmark .....	17.227	—
Grækenland .....	8.957	—
Tyskland .....	8.660	—
Algier .....	7.426	—
Norge .....	6.685	—
Belgien .....	6.405	—
Argentina .....	6.400	—
Island .....	2.400	—
Finland .....	1.040	—
Ialt....	358.822	Tons

#### Sundhedspas for Panamakanalen

Governøren for Panamakanalen meddeler, at der er udfærdiget Forordning om, at Skibe, som i Fremtiden ankommer til Kanalzonen, maa være i Besiddelse af Sundhedspas udstedt af amerikansk Konsul.

Sundhedspas for Kanalzonen skal paa Begæring udfærdiges til Kaptajner paa Skibe i Henhold til følgende:

1. Skibe en route gennem Kanalen til Havn i U. S. A. skal være i Besiddelse af en ekstra Kopi af det sædvanlige Sundhedspas paastemplet »For the Panama Canal«. Nogen ekstra Udgift skal ikke paalignes for denne ekstra Kopi.

2. Skibe, som anløber Havn i Kanalzonen eller gaar gennem Kanalen en route til udenlandsk Havn maa være i Besiddelse af Sundhedspas, der skal overleveres til Myndighederne i Kanalzonen. En Afgift paa 5 Dollars skal betales herfor i Henhold til Punkt 14 i Tarifen for Afgifter til U. S. Foreign Service.

I øvrigt gælder de Forordninger, som er udfærdiget vedrørende Udstedelsen af Sundhedspas til Skibe en route til Havne i U. S. A.

Denne Instruksjon træder ikke i Kraft før 15 August

#### Karantænesignaler i Barry Havn

Office International d'Hygiène Publique i Paris har udsendt en Beretning af 16. Maj vedrørende Anvendelse af de internationale Karantænesignaler, forsaavidt angaar Barry Havn (England). Det hedder deri:

Le Président du Comité permanent de l'Office International d'Hygiène publique a l'honneur de se référer à ses communications antérieures relatives à une formule de Message international de quarantaine pour servir aux déclarations sanitaires par T.S.F. avant l'arrivée des navires, et de porter à votre connaissance les indications suivantes, relatives au port de Barry (Angleterre):

A dater du 1er juillet 1939, les dispositions du Règlement sanitaire maritime<sup>1)</sup> relatives aux messages de quarantaine par T.S.F. seront rendues applicables dans le port de Barry.

En conséquence, au et à partir du 1er juillet 1939, le capitaine de tout navire au long cours<sup>2)</sup> muni d'un appareil approprié de transmission par T.S.F., approchant le port susmentionné, est requis d'envoyer un message par T.S.F. à l'Autorité sanitaire, si une personne quelconque à bord présente des symptômes pouvant indiquer une maladie, infectieuse ou s'il existe une autre circonstance quelconque, requérant l'attention du médecin de la Santé (Port Medical Officer).

Le message doit contenir les renseignements qui s'appliquent en l'espèce, parmi prévus dans les rubriques (items) du »Message courant de Quarantaine« (Standard Quarantine Message) inclus dans la Section Médicale du Code international de Signaux de 1931<sup>3)</sup>.

Il peut être envoyé soit directement à l'Autorité sanitaire (Port Sanitary Authority. — Adresse télégraphique: Portellh, suivi du nom du port intéressé), soit par l'intermédiaire d'un agent approuvé par celle-ci. Il doit atteindre l'Autorité sanitaire au plus tôt douze heures et au plus tard quatre heures avant le moment présumé de l'arrivée du navire.

Paris, le 16 Mai 1939.

<sup>1)</sup> Port Sanitary Regulations, V. Bulletin de l'Office International d'Hygiène publique, t. XXV, 1933, p. 954 et suiv. — Cf. notamment l'art. 6.

<sup>2)</sup> »Foreign-going ship«, c'est à dire (aux termes de l'art. 2 du Règlement précité) tout navire »faisant le commerce ou navigant entre un ou des endroits situés en Grande Bretagne ou en Irlande du Nord et un ou des endroits situés au delà des limites constituées par les côtes de la Grande Bretagne et de l'Irlande, les îles de la Manche, l'île de Man ou le continent européen entre l'Elbe et l'Est inclus.«

<sup>3)</sup> Les rubriques sont celles reproduites dans la »Proposition d'une formule de messages pour servir aux déclarations sanitaires par T.S.F., avant l'arrivée des navires« jointe à la Circulaire du Président du Comité permanent de l'Office International d'Hygiène publique du 5 Septembre 1931.

#### Is- og Besejlingsforholdene i de danske Farvande i Vinteren 1938—1939

Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste har udsendt en Beretning med ovenstaaende Titel, og det hedder bl. a. deri:

Ifølge Oplysninger fra Det Danske Meteorologiske Institut vedrørende Middeltemperaturen for Landet som Helhed stillede Forholdene sig saaledes i Vinteren 1938—39:

December	0.9°	mod normalt	1.6°
Januar	1.4°	—	0.1°
Februar	3.2°	—	+0.1°
Marts	1.9°	—	1.6°

Medens November og første Halvdel af December havde haft mildt Vejr, skete der ved Midten af December et stærkt Temperaturfald, som stod i Forbindelse med udbredt Kulde over Øst- og Mellemuropa. Vinden var i denne Kuldeperiode hyppigst Øst eller Sydøst, og Temperaturen gik paa flere Steder ned til  $13^{\circ}$  —  $15^{\circ}$ . Der var betydelig Nedbør af Slud eller Sne.

Ved Aarsskiftet indtraf nogen Mildning, men Dagene 4.—7. Januar havde atter Kulde; derefter fulgte mildt Vejr, skiftende med lidt Frost, navnlig Nattefrost, særlig i de sidste Dage af Maanedens og den 1. Februar; Resten af denne Maaned blev særdeles mild, i Gennemsnit  $3.3^{\circ}$  over Normalen. I Marts var Temperaturforholdene ret skiftende; i een Periode laa Temperaturerne betydeligt over det normale, og i en anden Periode var de noget under det normale. Gennemsnittet af Maanedens Frost-dage var normal, men Frosen forekom væsentlig kun som Nattefrost og gav ikke Anledning til Isdannelse.

Den nu afsluttede Vinter har kun haft een udpræget Frostperiode, nemlig fra ca. 16. December—1. Januar. Frost-dage er forøvrigt forekommet i smaa Grupper, 16. Marts—20. Marts og 24. Marts, og Isdannelsen de fleste

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Den storpolitiske Uro lægger stadig en Dæmper paa Fragtmarkedets Udvikling, specielt for de oversøiske Markeders Vedkommende. Korntransporterne er indskrænket til et Minimum, og ogsaa mange andre vigtige Markeder, f. Eks. de hjemgaaende Trades fra Østen er praktisk talt livløse.

River Plate Markeder var meget roligt, og kun 4/5 Baade sluttedes i den forløbne Uge. Befragterne kunde faa den tilstrækkelige Tonnage paa Minimalscheme Betingelserne. Iøvrigt sluttedes enkelte Baade for Linsæd fra Plate til St. Lawrence og New York til omkring 20/6d. Basis St. Lawrence med 9d. mindre for New York Losning, ligesom der sluttedes en enkelt Baad til Callao til 17/-.

De øvrige Kornmarkeder var praktisk talt uden Efterspørgsel, selvom der i de allersidste Dage har været enkelte tentative Forespørgsler efter Tonnage for Korn fra St. Lawrence til U.K. paa Minimalratebasis. Det forventes, at der vil blive nogen Forretning i denne Trade, saasomt den amerikanske Frihedsdag er overstaaet. Iøvrigt cirkulerer forskellige ikke positive Efterspørgsler for saavel Mel som Korn fra baade Pacifickysten og Australien til nordkinesiske og Korea Havne, men det synes at være vanskeligt for Befragterne at skaffe de nødvendige japanske Krediter for at faa disse Forretninger til at klappe.

Fra Sydafrika sluttedes et Par Baade med Majs til den lavere Rate af 17/- fra Cape Town til Antwerpen/Rotterdam.

For de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende var det mest fremtrædende Træk den konstante Efterspørgsel efter Tonnage for Scrapjern fra Amerika til U.K., Gdynia og Japan. Fra U.S.Atlantic er sluttet adskillige Baade til Gdynia til Rater, der varierer mellem 20/6d. og 22/-, og til U.K. er betalt omkring 18/- fra U.S.Atlantic og omkring 20/- fra Golfen. U.S. Gulf/Japan har sidst betalt 20/6d. for Juli Lastning. Iøvrigt er det smaat med Forretning fra Amerika.

Fra Cuba sluttedes tidligt paa Ugen en 8000 Tonner til Liverpool direkte til 16/6d., og der er stadig nogen Efterspørgsel efter mellemstor Tonnage for Juli/August Lastning til p.p.U.K.-Cont. til Rater, der ligger omkring 17/6d.

Pacifickysten viser kun ringe Tegn til forøget Aktivitet. Der er stadig enkelte Scrapjernslaster til Japan, for hvilke der i Dag næppe kan opnaas mere end \$4. Fra British Columbia sluttedes et Par Skibe paa sædvanlig f.i.o. Basis til U.K. til 24/- for August Lastning, og denne Rate kan gentages for September. Der noteres endvidere et Par Ordre for Lumber fra Paci-

fikkysten til Australien, for hvilke der indikeres omkring £7,000. Basis 1 Lossehavn for 500,000 Balefod Baad. Til Japan og Kina noteres i Øjeblikket ingen Lumber Ordre, men der er Mulighed for at faa en enkelt Baad fra British Columbia til U.S.Atlantic til omkring \$10.50 paa mille Basis. Iøvrigt er der i denne Trade sluttet en større Baad paa Lumpsum Basis til 22/- per ton dw. garanteret, f.i.o.

Som allerede nævnt ovenfor er Østens Markeder praktisk talt livløse. Tidligt paa Ugen sluttedes en 8000 Tonner til 23/9d. for Bønner til Rotterdam/Hamburg for Juli Lastning.

Fra Saigon er Raten for Ris nominelt 26/6d. til sædvanlige franske Havne. Der er iøvrigt sluttet en 7000 Tonner fra Saigon og Kohsichang til Cuba til omkring 29/-. Iøvrigt søges Tonnage for Majs fra Saigon til Japan til 12/-, men ogsaa her er det vanskeligt at arrangere Forretning paa Grund af de japanske Kreditrestriktioner.

Fra fransk Indokina søges stadig Tonnage til Montreal til 18/6d. f.i.o., og til U.S.N.H. til 19/6d.

Fra Philippinerne er sluttet en enkelt Baad for Copra, ligesom der kan placeres Tonnage for omkring 8000 Tons fra Philippinerne til Middelhavet — Gibraltar/Hamburg Range til 31/3d. per 60 cbft.bale.

Fra Java søges Tonnage for Sukker til Marseille/Casablanca til Cont. til 25/-, ligesom der er sluttet en enkelt Baad Java/Suez til 18/-.

De indiske Markeder er meget rolige, og Raten for Linsæd/Korn er nærmest nominelt omkring 26/- fra Madraskysten og 2/6d. mindre fra Vestkysten af Forindien. For Erts Cochinchina/U.S.N.H. indikeres 22/- for September Lastning. Der sluttedes endvidere enkelte Baade for Kul fra Calcutta til Shanghai til 7 1/4 a 7 1/2 Rupees, men i Øjeblikket synes det som om, der ogsaa i denne Forretning er indtraadt Stilstand paa Grund af Valutavanskeligheder.

De europæiske Markeder er i det store hele uforandrede. Udviklingen paa Trælastmarkederne synes stadig at være tilfredsstillende.

De udgaaende Kulmarkeder er noget roligere. Wales/Buenos Ayres sluttedes til 9/-, og til Middelhavet sluttedes til 8/ Basis Port Said.

Middelhavet/hjem viser ikke større Forandring.

Paa Timechartermarkedet har der været begrænset Efterspørgsel efter Tonnage. Et moderne Dieselskib sluttede til \$1.35 for 58 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. I Vestindiafarten sluttedes et Par danske 4000 Tonnere for ca. 3 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. til \$1.35.

Steder er begyndt den 20. December eller faa Dage senere. Den absolut tidligste Ismelding er fra Fæggesund 3. Februar.

Det højeste Antal Dage, i hvilke Isen har paavirket Skibsfarten (bortset fra Ringebøing Fjord) er 32 (Randers Fjord og Vordingborg Havn og Fjord), 31 (Kalvebod Strand og Nysted Havn og Bredning) samt 30 (Tisted Bredning og Fæggesund). Isen har paavirket Dampskibsfarten i 31 Rager (Kalvebodstrand) og 30 Dage (Nysted Havn og Bredning) o. s. v.

Isforholdene har ikke krævet Inddragning af Fyrskibe i Vinteren 1938—39.

Da Isdannelsen i Slutningen af December i flere Farvande skred hurtigt frem, gjordes Stats-Isbryderen »Tyr« klar den 26., »Thor« den 27. og »Valdemar«, der var oplagt i Limfjorden, den 28. December. Disse Isbrydere fik Lejlighed til at hjælpe en Del Smaaskibe i forskellige Farvande. Desuden lejedes Bugserbaaden »Brage« nogle Dage til Løsning af visse mindre Opgaver og Isbryderen »Bryderen« den 31. December til Arbejde i forskellige Farvande. Da Frosten atter tiltog den 4. Januar, blev Stats-Isbryderen »Lillebjørn« gjort klar, men der blev ikke Anledning til at udsende den i Vinterens Løb. Iøvrigt blev Tjenesten kun kortvarig for de udsente Isbrydere.

Omend Staterne omkring Østersøen samt Norge hidtil

i det store og hele med Hensyn til den mod Offentligheden vendende Del af Ismeldingstjenesten har arbejdet paa Linie med hinanden, har det dog vist sig, at der paa enkelte Punkter fandtes mindre Uensartetheder, som det vilde være ønskeligt at faa fjernet. Man har derfor gjort Skridt i saa Henseende, og man er begyndt med at fastlægge Grundtekster (paa Tysk og Engelsk) saavel for Isbenævnelser som for Angivelser af Isens Indvirkning paa Besejlingsforholdene. Iøvrigt gaar Bestræbelserne ud paa, ved Hjælp af de i de forskellige Lande indsamlede Oplysninger, at fremme Mulighederne for Behandling af det ballistiske Isspørgsmaal som en Helhed. Sagen er blevet rejst ved De Ballistiske Hydrologiske Konferencers Mellemkomst, og disse Konferencer er interesseret i Isspørgsmalets videnskabelige Behandling. En saadan vil antagelig ad Aare kunne blive til Gavn for de praktiske Istjenester, hvorfor disse — ogsaa den danske — stiller Materiale til Raadighed af det, der er indsamlet til Nytte for Skibsfarten. Tillige foretages nogle særlige Indsamlinger af Oplysninger om Isforholdene i bestemte Perioder, »Isugers«, til Behandling ved de ovennævnte Konferencers Hovedkontor.

Istjenesten benytter Lejligheden til at takke de forskellige Observatorer m. fl., hvis Bidrag har muliggjort Affattelsen af nærværende Beretning.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Statens Skoleskib »Danmark«

Virksomheden i Finansåret 1938—39 omtales i den nu udkomne 6. Aarsberetning. Det hedder deri bl. a.:

Den 12. Maj paabegyndtes ved Orlogsværftet den aarlige Dokning samt Vedligeholdelses- og enkelte Apteringsarbejder.

Den 15. Juni paamønstredes Besætningen, 78 nye Elever, 25 fra forrige Togt, og der afsjældes til Ankerplads ud for Vedbæk, hvor de indledende Øvelser paabegyndtes.

Den 8. Juli foretog Medlemmer af Bestyrelsesraadet Inspektionssejlsads.

I Tiden indtil den 1. August ankredes paa Hornbæk Red, ud for Odense Gab, paa Nyborg Fjord, Syd for Sønderborg, og senere forløjedes i denne Havn.

Den 1. August krydsedes Øst paa, Syd om Langeland, gennem Ourø Sund til Ankerplads ud for Karrebæksmunde. Efter Opfordring fra Næstved Havnebestyrelse stod Skoleskibet med Slæbehaad op ad den nye gravede Rende til Næstved den 6. August.

Den 10. lettedes for at gaa til Fredericia, og den 15. sejlede Nord paa til Frederikshavn og herfra til Göteborg. Den 22. stod Skoleskibet ved Sundet, ankrede ved Gilleleje og ved Råå, og den 26. ved Vedbæk. Den 30. forløjedes i Bøje i Københavns Yderhavn for at gøre klar til Toglats Vinterafsnit.

Den 5. September mødte 42 nye Elever fra »Georg Slager«, den 6. paamønstredes de, hvorefter der ialt var 119 Elever om Bord. Den 7. passeredes Skagen, den 10. Dover, og den 14. forløjedes i Bøjer i Falmouths Inderhavn. De urolige politiske Forhold gav Anledning til, at Skoleskibet forblev her til den 21., da det med skiftende, til Tider stormende Vindforhold krydsede Kanalen ud. Den 5. Oktober ankredes ud for Funchal paa Madeira.

Den 12. lettedes, og den 10. Nov. passeredes Ækvator; den 17. kom Landet ved Pernambuco i Sigte. Der ankredes i Havnen med Fortøjning til Kaj; Skoleskibet blev meget vel modtaget baade af Autoriteterne og den danske Koloni.

Skoleskibet fortsatte Rejsen, og den 16. December ankredes paa Bridgetowns Red, Barbados. I Curacao blev Skibet ogsaa modtaget med stor Venlighed fra alle Sider.

Den 2. Januar lettedes. Den 11. Januar, da Skibet holdt Øvelser i Golfen, konstateredes det tredje Tilfælde af Blindtarmsbetændelse, denne Gang hos en Elev, og da Vejret tillod det, sendte den amerikanske Coast Guard et Aeroplan efter Patienter og bragte ham til Tampa, hvor han opereredes og var rask nogle faa Dage senere. Den 19. Januar sejlede Skibet ad den gravede Rende ind til Tampa og forløjede her ved Kaj. Ogsaa her blev Skibet og dets Besætning modtaget med stor Venlighed fra amerikansk Side og med Glæde af derboende Danske.

Den 1. Februar afgik Skoleskibet for Sejl fra Havnen.

Den 27. Februar passeredes Lizard.

Den 13. Marts passeredes Skagen med frisk vestlig Vind, og den 14. om Morgenen tidlig ankredes ved Vedbæk. Den 17. og 18. afholdtes Eksamen og Kaproning i Havnen.

Den 20. stod Skoleskibet ind i Flaadens Leje og forløjede ved Dokkens Sydside.

Skoleskibet »Danmark«s 6te Togt var dermed afsluttet, efter at der var udsejlet ialt 18.251 Sømil, hvoraf 235 for Sejl og Motor.

### Beretning

Der er udsendt Beretning fra Bestyrelsen for Tuborgfondet med Regnskab for Aaret 1938, og det hedder deri bl. a.:

Tuborgfondet er en selvejende Institution, som er oprettet af Aktieselskabet De forenede Bryggerier paa dette Selskabs 40-aarige Stiftelsesdag den 9. Februar 1931. Paa et samme Dag afholdt Møde har Bestyrelsesraadet for Aktieselskabet De forenede Bryggerier vedtaget Fondets Fundats.

Fondet skal virke for samfundsgavnlig Formaal og særlig støtte dansk Erhvervsliv.

Fondets oprindelige Grundkapital bestod af 1 Million Kroner Aktier i Aktieselskabet De forenede Bryggerier, hvilken Kapital ifølge Aktieselskabets Generalforsamlingsbeslutning af 30. December 1930 er overført til Fondet.

Bestyrelsen består for Tiden af 9 Medlemmer.

Fra Aktieselskabet De forenede Bryggerier har Fondet i Henhold til Generalforsamlingsbeslutning af 21. December 1938 modtaget et Tilskud paa Kr. 200.000, hvilket Beløb er tilskrevet Fondets Kapital.

Paa sit Møde i December 1938 vedtog Bestyrelsen af Fondets Bruttoudbytte Kr. 199.313,92 forlods at henlægge Kr. 42.000 til Fondets Kapital, saaledes at dette pr. 1. Januar 1939 androg Kr. 2.272.000.

Regnskabet for Aaret 1938 viser:

**Debet:** Forlods henlagt til Fondets Kapital i Henhold til Bestyrelsens Vedtagelse af 21. Decbr. 1938 Kr. 42.000,00, udbetalte Bevillinger i 1938 samt Bevillinger, som endnu

ikke er udbetalt Kr. 141.000,00, Sekretærens Honorar for 1938 Kr. 1.000,00, ialt Kr. 184.000,00, Nettoudbytte til Disposition, som er overført til næste Aar Kr. 144.455,08. Tilsammen Kr. 328.455,08.

**Kredit:** Saldo fra forrige Aar Kr. 129.141,16, Udbytte af Aktier samt Renter af Obligationer og af Tilgodehavende i Privatbanken mm. samt indgaaet af tidligere afskrevet rentefrit Laan, Bruttoudbytte Kr. 199.313,92. Tilsammen Kr. 328.455,08.

Siden sidste Beretnings Udsendelse er der indkommet 440 Ansøgninger om Støtte af Fondets Midler. 3 Ansøgninger er trukket tilbage.

Paa 66 Aarsdagen for Stiftelsen af Aktieselskabet Tuborgs Bryggerier, den 13. Maj 1939, fandt Fondets aarlige Uddeling Sted. Bestyrelsen har siden Uddelingen ifjor bevilget en samlet Sum af Kr. 152.461,60 til Anvendelse i Overensstemmelse med Fondets fundatsmæssige Opgaver. Beløbet er fordelt paa 80 Bevillinger, deriblandt 3.500 Kr. til Komitéen til videnskabelig Undersøgelse af Thule Distriktet og Ellesmere Island, 1.000 Kr. til Dansk Fiskeriforening til fortsat Støtte til Foreningens Arbejde for Opjælpning af Fiskeriet, 10.000 Kr. til Dansk Nordostgrønlands-Ekspedition 1938—39, 5.000 Kr. til Dansk Ingeniørforening, Udvalget til Undersøgelse af Forebyggelsesmidler mod Angreb af Pæleorm og Pælekrebs i danske Farvande.

For Aarene 1932—39 er der ialt bevilget Kr. 1.014.136,60, fordelt paa 556 Bevillinger.

### Skoleskibet »Rømø«

Rederiet J. Lauritzens første Skoleskib »Fanø« gik ud paa Togt i 1930, og da Rederiet i de forløbne Aar høstede Erfaring for, at Uddannelsen i et saadant lastførende Skoleskib gav gode Resultater, besluttede Rederiet sig i 1938 til at bygge endnu et Skoleskib, som blev ordret ved Gl. Hestehauge Værft ved Svendborg.

Delte nye Skoleskib, som har faaet Navnet »Rømø«, havde Prøvetur Onsdag den 28. Juni 1939.

Efter Levering af dette lastførende Skoleskib, som praktisk talt er et Søsterskib til »Fanø«, er Rederiet nu i Stand til at give 16 unge Mennesker den nødvendige Uddannelse og Sejlskibstid paa Skoleskibe, der er udrustede med dette Formaal for Øje.

Der har i Aar meldt sig et stort Antal Ansøgere, og heraf er antaget 8 med Realeksamen direkte fra Skolen. medens de resterende 8 Pladser er besat med tidligere Dampskibselever.

**Skibets Indretning.** »Rømø« er bygget af Eg og Bøg til Bureau Veritas højeste Klasse og er rigget som 3-mastet Topsejls-Skonnert. Bæreevne ca. 195 Tons d. w.

Det har ligesom »Fanø« Plads til 8 Elever, der behøver det forreste Dækshus, hvor der foruden Køjlepladser er indrettet de nødvendige Rum og Skabe til Elevernes Tøj samt gjort Plads til en lille Bogsamling.

Paa Agterkant af Dækshuset er et separat Lukaf for en befaren Sømand samt Vaskerum og Kloset for Eleverne.

I Poop'en er indrettet Beboelse for Kaptajn, Styrmand og Kok samt et lille Bestiklukaf, der ved Land benyttes som Messe for Officerer.

Det agterste Dækshus rummer Kabysen, Nedgangskappe til Motorrummet samt Kloset for Officerer og et lille Storesrum.

I Forskarpn findes Sejlkøje, Storesrum, Kartoffelkasse og Kulkælder samt 2 Ferskvandstanke.

I Hækken er indrettet Plads for frisk Proviant og Konserves. Desuden er anbragt Ferskvandstanke paa Forkant af forreste Hus og i Agterskarpn agten for Motoren, saaledes at der ialt kan medføres ca. 5 Tons Ferskvand.

Maskinanlægget består af en »Tuxham« 2 Cyl. Raaolliemotor, der maksimalt kan udvikle 120 HK, og give Skibet en Fart af 7½ Knob samt en 3 KW Dynamo direkte koblet til en liggende 1 Cyl. »Bukh« Raaolliemotor. Desuden en 1,75 KW Dynamo trukket af Hovedmotoren.

Paa begge Sider i Motorrummet er opstillet Brændselolietanke med et samlet Indhold af ca. 7 Tons.

**Navigation.** Da der lægges Vægt paa, at Eleverne foruden det praktiske Kendskab til Sejlsadsen og Behandling af Lasterne ogsaa erhverver sig den mest mulige Viden med Hensyn til Navigeringen af et Skib og ogsaa Brugen af de moderne Hjælpemidler, der i de senere Aar er kommet til, er der i Bestiklukafet opstillet et Radiojeleapparat, som Eleverne lærer at betjene, ligesom der samledes er installeret en Radiotelefonstation.

I det hele taget er Elevernes Uddannelse baseret paa indhøstede Erfaringer med Skoleskibet »Fanø«, og den faste Arbejds- og Undervisningsplan, der følges, viser, at de unge Mennesker efter 8—9 Maaneders Ophold ombord, som et Togt normalt varer, har erhvervet sig et solidt Grundlag for Sømandsgerningen saavel i Teori som Praksis.



## A/S Lillebæltsoverfarten

A/S Lillebæltsoverfarten har afholdt Generalforsamling i Assens, hvor Formanden, Købmand Th. Plum, afgav Beretning. Noget af den Biltrafik, der var gaaet tabt ved Lillebæltbroens Aabning, var kommet tilbage. Takket være de gode Forbindelser med Tog og Rutebiler er Persontrafikken steget med ca. 12½ pCt., og Antallet af Motorcykler og Cykler er steget betydeligt. Godset er steget med ca. 30 pCt., mens Transporten af levende Kvæg er dalet med 50 pCt. paa Grund af Mund- og Klovesygen. Formanden udtalte endvidere, at Færgerne i Aar har været paa Christensens Skibsværft i Marstal, og den er nu i sin Stand. Han sluttede med at omtale et Arbejde for at faa Posten fra den anden Side Bæltet med sidste Færge til Assens, hvorved den kan blive omdelt tidligere i København.

Derefter fremlagde Formanden det reviderede Regnskab, der viste en Indtægt paa 108,691 Kr. og en Udgift paa 96,829 Kr. Driftsoverskudet udgør sammen med Overførslen fra i Fjor 13,814 Kr. Bestyrelsen foreslog at afskrive 13,000 Kr. paa Færgerne og at overføre 814 Kr. i ny Regning. Regnskabet godkendtes, og Bestyrelsens Forslag tiltraadtes.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Borgmester Sørensen, Købmand Beyerholm, Isenkræmmer Jepsen og Kaptajn Ehrhorn, genvalgte.

Indkomne Skibe i Københavns Havn  
i Maj Maaned 1939

	Antal	N. R. T.
Danske .....	1.547	393.129
Svenske .....	343	81.242
Norske .....	30	27.737
Tyske .....	106	39.799
Engelske .....	35	39.971
Finske .....	42	35.137
Hollandske .....	36	14.380
Belgiske .....	2	4.254
Lellandske .....	3	3.329
Estlandske .....	15	6.537
Islandske .....	4	2.755
Amerikanske .....	6	20.839
Græske .....	1	2.396
Polske .....	4	32.408
Algierske .....	1	954
Portugisiske .....	1	1.039
Ialt....	2.176	705.906

## POSITIONSLISTE PR. 5. JULI 1939

## A

s.s. *Aalborg* ank. London 4.7.  
s.s. *Aarø*, Hansen, afg. Bremen 10.6.  
s.s. *Aase* pass. Dungeness 25.6. p. R. t. Antwerpen.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Bahrein Isl. 28.6.  
s.s. *Absalon* pass. Kronborg 23.6. p. R. t. Bjørneborg-Grangemouth.  
m.s. *African Reefer* pass. Gibraltar 27.6.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Shimonoseki til Dairen 4.6. udg.  
s.s. *Agnete* pass. Kronborg 25.6. p. R. t. Limhamn.  
s.s. *Agnete Mærsk* ank. West Palm Beach 25.6.  
s.s. *Alabama* afg. Buenos Aires 7.7. til Santos.  
s.s. *Alf* afg. Kbhvn. 28.6.  
s.s. *Alfa* ank. Rotterdam 24.6.  
s.s. *Algarve* ank. Kbhvn. 3.7.  
s.s. *Algier* afg. Antwerpen 30.6. til Casablanca.  
s.s. *Allsund*, Hansen, afg. Baltimore 15.6. til Fr.havn.  
m.s. *Almena* ank. London 25.6.  
m.s. *American Reefer* ank. London 26.6.  
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Rotterdam til Hull 4.6. hjg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 26.6.  
s.s. *Anna* afg. Sfax 24.6.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Baltimore 23.6.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 21.5.  
s.s. *Anne* ank. Stettin 18.6.  
m.s. *Argentina* afg. Rio 23.6. til Tenerife.  
m.s. *Arizona* afg. Odense 30.6. til River Plate.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Bordeaux 16.6.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Jawata 2.7.  
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Sabang p. R. t. Suez 30.5. hjg.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Manzanillo 29.6.  
s.s. *Astra* ank. Baltimore 25.6.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Antwerpen 2.7.  
m.s. *Australian Reefer* ank. Rio de Janeiro 21.6.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Tientsin 28.5. udg.  
s.s. *Avance* ank. Grangemouth 24.6.

## B

s.s. *Belgien* ank. Dunslow 28.6.

## Daglig Dampskibsforbindelse København—Stettin

En Række fremtrædende Medlemmer af Stettin Handelskammer har i disse Dage i København forhandlet med D.F.D.S. om Mulighederne for fra og med Sommeren 1940 at faa oprettet fast daglig Skibsroute mellem København og Stettin.

## Valencia Havn

I Valencias indre og ydre Havn samt paa Reden er flere Skibe sænket, meddeler en norsk Skibsfører sit Rederi. Paa Reden er der fem Vrag, hvor Masterne stikker op, de er farlige for Sejladsen og ligger i forskellig Afstand fra Molen, men alle ligger i og omkring det Omraade, hvor man i Almindelighed plejede at ankre, saa denne Ankerplads kan ikke benyttes om Natten. I Indløbets Retning eller O.S.O. af Fyret, ca. 1 naut. Mil. ligger et Vrag nedsunket, men mærket med en Bøje uden Lys. Tag derfor Valencia Fyr i Vest og kast Anker i denne Linie eller noget nordligere, i passende Afstand.

## Nyt Soretsmedlem

Aalborg Amtsraad har beskikket Forvalter, Styrmand A. B. Grønkjær, Nørresundby, som Soretsmedlem i Aalborg Amt indtil 31. December 1940 i Stedet for Direktør C. M. Larsen, Nørresundby, der er afgaaet ved Døden.

## Udsigterne for Handels-Politiken

I en Beretning til Folkeforbundsraadet har Folkeforbundets økonomiske Komité fremsat visse Bemærkninger vedrørende de nuværende Udsigter for Handelspolitiken.

Den økonomiske Komité erklærer sig overbevist om, at der selv nu i et Øjeblik, hvor Mulighederne for en Krig optager Sindene, er muligt at udarbejde Forslag til at forbedre de internationale økonomiske Forbindelser.

Blandt de af den økonomiske Komité fremsatte Forslag er:

- 1) En Bedring i Handelsoverenskomsterne, som Komitéen ønsker mere stabile, og i hvilke man ønsker indført en Ændring i Importreglerne og Kontingenteringerne.
- 2) En Mildnelse af Kontingenteringerne.
- 3) En Generalisering af Mestbegunstigelsesklausulen.
- 4) En progressiv Ophævelse af Valutakontrollen i de Lande, som endnu ikke er i Stand til at give Afkald paa den.
- 5) En Bedring i Handelen mellem Landbrugs- og Industrilande.

## 75 Aar

Den 18. Juli fylder tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn A. Jørgensen 75 Aar.

m.s. *Bente Mærsk* afg. Immingham 25.6.  
s.s. *Bergenhuis* afg. Bergen 3.7. nordover.  
s.s. *Bes* ligger i Svendborg.  
s.s. *Betta* afg. Wiborg 27.6.  
s.s. *Betty Mærsk* ank. London 28.6.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Uleåborg 4.7.  
s.s. *Birgitte* ank. Vlissingen 18.6.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. Jacksonville 28.6. til Gdynia.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Danzig 2.7.  
m.s. *Bonita*, Farup, ank. Alexandria 2.7.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Port Said til Marseilles 3.5. hjg.  
m.s. *Bornholm*, Sørensen, afg. New York 11.6.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 3.7.  
s.s. *Brasilien* afg. Buenos Aires 3.7. til Madeira.  
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Valencia 27.6.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Portland 24.6.  
s.s. *Britta* afg. Algier 26.6.  
s.s. *Broholm* ank. Antwerpen 1.7.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Albany 1.7.  
s.s. *Brynhild* afg. Santos 23.6. til Madeira.

## C

m.s. *California* afg. Aalborg 37.7. til Oslo.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 26.5.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Dakar 21.6.  
s.s. *Carmen* pass. Cap Vincent 27.6.  
m.s. *Caroline Mærsk* ank. Hamburg 30.6.  
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 1.7. til Antwerpen.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Yawata 29.6.  
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Sydney 30.5. udg.  
m.s. *Chilean Reefer* afg. Rosario 27.6.  
m.s. *Chr. Holm* ank. Aruba 4.7.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Tampa 23.6. til Pensacola.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Boston, Mass. 24.6.  
s.s. *Christiansborg* afg. Baltimore 3.7.  
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Burntisland 1.7. til Aabenraa.  
s.s. *Clara*, Jensen, ank. Gdynia 2.7.  
s.s. *Clara Clausen* ved Svendborg Værft.  
m.s. *Columbia*, Broner, afg. Rotterdam 30.6.  
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Casablanca 25.6.  
s.s. *Cyriel*, Duhn, afg. New York 27.6. til Norfolk.



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4.7.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	64,00
NEWYORK.....	479,50	AMSTERDAM.....	264,60
BERLIN.....	192,10	STOCKHOLM.....	116,50
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,50	HELSINGFORS.....	0,95
ZÜRICH.....	108,20	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,35	WARSAWA.....	90,50

## D

s.s. *Dagmar* ank. London 4.7.  
 s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 23.6.  
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 23.6. til Bremen.  
 s.s. *Dania*, Danholm, ank. Rotterdam 1.7.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, ank. Dairen 3.6.  
 m.s. *Danmark* afg. Baytown 25.6. til Southampton.  
 s.s. *Delaware* afg. Oslo 4.7. til Kbhvn.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Vesterås 16.6.  
 s.s. *Edv. Nissen* pass. Lodingen 23.6.  
 s.s. *Effe Mærsk* afg. Goole 30.6.  
 s.s. *Egholm* ank. Marseille 4.7.  
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Esbjerg 8.6.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Falmouth 29.6.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Manilla 30.6.  
 s.s. *Elisabeth* ank. Irwine 24.6.  
 s.s. *Ellen* afg. Burntisland 24.6.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Køge 30.6.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Danzig 30.6.  
 s.s. *Else* pass. Helsingør 25.6.  
 s.s. *Emanuel* ank. Pugwash, Nova Scotia 23.6.  
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Bordeaux 29.6.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Corpus Christi 24.6.  
 s.s. *Energi* ank. Southampton 30.6.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Ostende 3.7.  
 s.s. *Enigheden* oplagt.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Cuba 27.6.  
 s.s. *Erindring* oplagt.  
 s.s. *Erna* ank. London 25.6.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, pass. Flores p. R. t. St. Thomas 30.6. udg.  
 m.l. *Esso Copenhagen* afg. Baton Rouge 2.7.  
 s.s. *Ester* afg. Bordeaux 22.6.  
 s.s. *Estland*, Hariz-Rasmussen, ventes ank. Marseilles 5.7.  
 s.s. *Estrid* pass. Helsingør 19.6.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Los Angeles til Panama Kanal 28.5. hjg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, afg. Langerbrügge 30.6. til Sluiskil.  
 m.sk. *Fano* ank. Lilleø Værft 26.1.  
 s.s. *Finland* ank. Gdynia 27.6.  
 s.s. *Fionia*, Knodrup, ank. Hamburg 3.6. udg.  
 s.s. *Flynderborg* afg. Rotterdam 3.7.  
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 28.6.  
 s.s. *Fredensborg* ank. London 28.6.  
 s.s. *Frederiksborg* afg. Preston 1.7.  
 s.s. *Freya* ank. Trångsund 24.6.  
 s.s. *Frida* afg. Arica 24.6.  
 s.s. *Frøde* afg. Norfolk 2.7. til Palm Beach.  
 s.s. *Fylla* afg. Frederikshavn 24.6. til Mistle.

## G

s.s. *Georgia* afg. Santos 30.6. til Madeira.  
 s.s. *Gerda* pass. Ushant 26.6.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, pass. Bishopsrock 2.7. p. R. t. Antwerpen.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Manila 25.6.  
 s.s. *Gorm* afg. Aalborg 5.7. til Miami.  
 s.s. *Grete* ank. Purfleet 26.6.  
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hongkong 1.7.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, afg. Middlesbrough 5.7.  
 s.s. *Guðrun* afg. Immingham 29.6.  
 m.s. *Guðrun Mærsk* afg. Casablanca 27.6.  
 s.s. *Gunhild* ank. Antwerpen 23.6.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Gdynia 25.6.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Hongkong 10.6.  
 s.s. *Gyda* ank. London 27.6.

## H

s.s. *H. P. Petersen* pass. Kronborg 30.6. p. R. t. Hammerfest.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Methil 3.7.  
 s.s. *Halfdan* ank. Havre 2.7.  
 s.s. *Halland*, Andersen, pass. Kbhvn. 3.7.  
 s.s. *Hanne* afg. Boston, Lincs 27.6.  
 s.s. *Hans Broge* ank. Tyne 27.6.  
 s.s. *Hans*, From, afg. Ronne 5.7. til Aalborg.  
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Tyne 30.6.  
 s.s. *Harald* afg. Manchester Forv. 4.7. til Liverpool.

s.s. *Harriet* afg. Selzæte 28.6.  
 s.s. *Helene* afg. Gdynia 26.6.  
 s.s. *Helga* ank. New York 21.6.  
 m.s. *Helvig* ank. New York 25.6.  
 m.s. *Henry Tegner* pass. Skagen 27.6. vestlg.  
 m.s. *Herdis* afg. Clyde 16.6. til Dakar.  
 s.s. *Hilde* afg. Methil 23.6. til Onega.  
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 3.7. til Gdynia og Danzig.  
 s.s. *Holland* ank. Goole 30.6.  
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 3.7.  
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Yokohama 29.6.

## I

m.s. *India*, Krarup, afg. Ras Mallap til Port Sudan 3.6. udg.  
 s.s. *Inga*, Holm, afg. Danzig 25.6. til Bayonne.  
 m.s. *Inge Mærsk* afg. Baytown 16.6.  
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Genua 22.6. til Palermo.  
 s.s. *Inger* pass. Finislerre 25.6.  
 s.s. *Inger Toft*, Ørum, afg. Salonica 30.6. til Constanza.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Gdynia 28.6.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Mersin 1.7.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Ghent 2.7.  
 s.s. *Ivar* afg. Savannah 30.6. til Matanzas.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 2.7.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Bordeaux 16.6.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Harburg 10.6.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, afg. Port Said til Antwerpen 3.6. hjg.  
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 23.6.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Texas City 10.6.  
 s.s. *Johanne* ank. Varjacca 27.6.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Oran 29.6.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 5.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* afg. Zeebrugge 21.6.  
 s.s. *Juliane* ank. Tees 25.6.  
 m.s. *Jyllandia*, Topp, afg. Singapore til Bangkok 1.6. udg.  
 s.s. *Jutta* ank. Wigo 27.6.  
 s.s. *Jytte* pass. La Caubre 25.6.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Gdynia 30.6.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Havana 16.6.  
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Birkenhead 23.6.  
 s.s. *Karen* pass. Skagen 27.6. vestg.  
 s.s. *Karen Toft*, Striib-Jensen, afg. Aalborg 11.6.  
 s.s. *Karla* ank. Danzig 24.6.  
 s.s. *Katholm* afg. Liverpool forv. 4.7. til Swansea.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Manchester 17.6.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Blyth 29.6.  
 s.s. *Kentucky* afg. New York 30.6. til Oslo.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Hamburg 3.6. hjg.  
 s.s. *Kirsten* ank. Warrington 23.6.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Cardiff 21.6.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, ank. Antwerpen 2.7.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud* ank. Manchester 3.7.  
 s.s. *Knud Vilemoes* afg. Sunderland 24.6. til Esbjerg.  
 s.s. *Knut* pass. Dannel Head 22.6. p. R. t. Grønland.  
 s.s. *Kongea* ank. Grangemouth 23.6.

## L

s.s. *Laila* afg. Cristobal 24.6.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Saigon til Singapore 2.6. hjg.  
 s.s. *Lars Kruse* pass. Lodingen 13.6.  
 s.s. *Laura* afg. Zeebrugge 27.6.  
 m.s. *Laura Mærsk* afg. Yokohama 23.6.  
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Guanape Isl. 23.6.  
 m.s. *Lexa Mærsk* afg. Norfolk 26.6.  
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Middlesbrough 27.6.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Baltimore 3.7.  
 s.s. *Lilian* afg. Liverpool 27.6.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Lissabon 3.7.  
 s.s. *Lily* ank. Oxlösund 21.6.  
 s.s. *Linda* afg. Bayonne 26.6.  
 m.s. *Lilleaa* ank. Aviles 26.6.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Danzig 29.6. til London.  
 s.s. *Lotta* afg. Cardiff 24.6.  
 m.s. *Louisiana* afg. Moss 20.6. til River Plate.  
 s.s. *Lynæs* pass. Smalls 3.7.

## M

s.s. *Magnus* afg. Havre forv. 4.7. til Dunkirk.  
 s.s. *Maja* ank. Wasklot 27.6.  
 m.s. *Malaya*, Kragelund, ank. Gøteborg 4.6. udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Chatham N.B. 26.6.  
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Los Angeles 29.6.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Cardenas 26.6. til Norfolk.  
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 3.7.  
 s.s. *Margrete* pass. Spurn Hd. 30.6.  
 s.s. *Maria* pass. Finislerre 28.6.  
 s.s. *Marianne* ank. Graasten 25.6.  
 m.s. *Marie Mærsk* ank. Ostermoor 28.6.  
 s.s. *Marie Toft*, Jensen, pass. Finislerre 3.7.

s.s. *Marit Mærsk* ank. Novorossisk 28.6.  
 s.s. *Marna* ank. Valparaiso 15.6.  
 c.c. *Marocco* afg. Palermo 1.7. til Lisbon.  
 s.s. *Martin Carl*, Kloster, afg. Weymouth N.B. 27.6.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Julianchaab 27.6. opg.  
 s.s. *Marx* pass. Kronborg 22.6. p. R. I. Finland.  
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 7.6. til River Plate.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. St. Johns N.F. 27.6.  
 m.s. *Meonia*, Frederiksen, afg. Suez for Aden 3.6. udg.  
 s.s. *Mercur* oplagt.  
 s.s. *Mette* afg. Hampton Rds. 24.6. til Spanien.  
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Singapore 7.6. til Bangkok.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 4.7.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Danzig 1.7.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Riga 3.9. til Sligo.  
 s.s. *Najaden* afg. Gravesend 27.6.  
 s.s. *Nancy* ank. Onega 26.6.  
 s.s. *Nerma* afg. Dakar 26.6.  
 s.s. *Nevada* afg. Madeira 28.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Trinidad 27.6.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 24.6.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Ivigtut 27.6.  
 s.s. *Niobe* afg. Tees 27.6.  
 s.s. *Norco* pass. Kronborg 23.6. p. R. I. Ghent.  
 s.s. *Nordby* afg. Boness 22.6.  
 m.s. *Nordbo* ank. Seattle 21.6.  
 s.s. *Nordborg* pass. Kbhvn. 3.7.  
 m.s. *Norden* ank. Houston 23.6.  
 m.s. *Nordfarer* afg. New York 17.6.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Aalborg 10.6. til Vestindien.  
 m.s. *Nordhval* afg. Columbia River 18.6. til England.  
 m.s. *Nordkap* ank. Buenos Aires 16.6.  
 s.s. *Nordlys* afg. Port Alfred 23.6.  
 m.s. *Nordpol* ank. Wakamatzu 7.6.  
 m.s. *Nordvest* afg. Los Angeles 21.6.  
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, afg. Flushing 29.6.

## O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 4.7.  
 s.s. *Olaf* afg. Kotka 4.-5.7. til London.  
 s.s. *Olga* ank. Kuusaluto 27.6.  
 m.s. *Olga S.* pass. Spurn Hd. 29.6. udg.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. St. Pierre 10.6.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Montreal 27.6.  
 s.s. *Orion* ank. Havana 27.6.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Danzig 30.6. til London.  
 s.s. *Otto Petersen* pass. Ushant 26.6. p. R. I. Brasilien.  
 s.s. *Ove Toft*, Schultz, afg. Swansea 24.6. til Montreal, Canada.

## P

s.s. *P. N. Dam* ank. Aarhus 28.6.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Bangkok 30.5. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 1.7.  
 s.s. *Paula* afg. Wiborg 27.6.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Yawata 1.6. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Shanghai 1.7.  
 s.s. *Polly* ank. Grangenmouth 27.6.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Danzig 1.7.

## R

m.s. *Ragnhild* ank. Antwerpen 23.6.  
 s.s. *Runda* afg. Aalborg 26.6.  
 s.s. *Rigmor* afg. Blyth 28.6.  
 s.s. *Rikke* ank. Bordeaux 20.6.  
 s.s. *Riga* ank. Danzig 2.7.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 5.7. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Antwerpen 28.6.  
 s.s. *Robert* pass. Skagen 27.6.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Hongkong 1.7.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Kemi 27.6.  
 m.sk. *Romo* afg. Kbhvn. 1.7.

## S

s.s. *Suga* afg. Drammen forv. 5.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Alexandria 29.9.  
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Kbhvn. 3.7.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Methil 3.7.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Gdynia 3.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Seine* ank. Middelfart 4.7.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Caicos Island 29.6.  
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Kbhvn. 5.6.  
 s.s. *Selma* afg. Casablanca 24.6.

## A/B NIELSEN &amp; THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

## HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Sessa* afg. Cristobal 21.6.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Kap Del Gode Haab p. R. I. Sydney 28.5.  
 s.s. *Sicilien* ank. Alexandria 2.7.  
 s.s. *Sigrid* ank. Hernösand 22.6.  
 s.s. *Sigrun* ank. Helsingør 1.7.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Casablanca 3.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Yxpila 4.7.  
 s.s. *Skagen* ank. Piteå 29.6.  
 s.s. *Skagerak* pass. Skagen 20.6. vestg.  
 s.s. *Skandia* afg. Baytown 23.6. til Rotterdam.  
 s.s. *Skjold* ank. Riga 2.7.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Danzig 2.7.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 4.7. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Los Angeles 14.6.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. St. Johns N.F. 13.6.  
 s.s. *Sophie* ank. Toppila 27.6.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 4.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Gdynia 1.7.  
 s.s. *Stella* afg. Mostyn Quay 26.6.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Baltimore 30.6.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Skellefteå 1.7.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Danzig 27.6.  
 s.s. *Svanhild* afg. New Orleans 3.7. til Norfolk.  
 s.s. *Svanholm* ank. Leningrad 4.7.  
 s.s. *Svava* forv. afg. Antwerpen 6.7. til Kbhvn., Odense, Horsens, Aarhus.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Gdynia 27.6.  
 s.s. *Soborg* ank. London 28.6.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 1.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Shanghai 16.6.  
 s.s. *Tanja* afg. Kotka 27.6.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. New Orleans 1.7.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Memel 6.7.  
 s.s. *Tekla* ank. Helsingør 23.6.  
 s.s. *Tennessee* afg. Gdynia 24.6. til Santos.  
 s.s. *Texas* afg. Göteborg 26.6. til New London.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Helsingør 24.6. til Danzig.  
 s.s. *Tomsk* afg. Aalborg 3.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Jamaica 4.7.  
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 28.6. vestg.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. London 4.7.  
 s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 3.7.  
 s.s. *Tula* afg. Algier 26.6. til Antwerpen.  
 s.s. *Tunis* afg. Mersin 2.7. til Djidjelli.

## U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 3.7. til Manchester, Liverpool og Swansea.  
 s.s. *Ulla* afg. St. John 22.6.  
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Tyne 19.6. til Ivigtut.  
 s.s. *Uranioborg* ank. Bellingham 2.7.

## V

s.s. *Valborg* ank. Åbo 26.6.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Seaham 3.7.  
 s.s. *Venus* ank. Matanzas 19.6.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 29.6.  
 s.s. *Viborg* ank. Funchal 27.6.  
 s.s. *Viola* afg. Helsingør 24.6.  
 s.s. *Virginia* afg. Buenos Aires 5.7. til River Plate.  
 s.s. *Vitus Beering* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Vancouver B.C. 14.6.  
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Dunnet Head 7.6. p. R. I. Ivigtut.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 1.7. til Dieppe.

## Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Bilbao 1.7.

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 4.7. til Aarhus og Aalborg.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONS Forsikring** er Tidens Løsen**PENSIONS Forsikringsanstalten A/S**  
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF. CENTRAL 7809Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterInnehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248. - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

**AARHUS**

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

Brug **Holzappel's**  
**International**  
skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.  
Amager **1483**.**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**O. SWANLJUNG**

Etableret 1903

**BRAHESTAD** (Lapaluoto, Roska, Similuoto FINLAND  
& Kalajokki-Rahja)

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-  
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone: **84880 (8 lines)**  
Vinkco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.****WASA (Finland)**Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 5. Juli 1939.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

1969. Sverige S.-Kyst. Ystad. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 26/1784. Stockholm 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Ystad* er atter udlagt paa Station paa c. 55° 23' N. 13° 48' E.  
(E. f. S. Nr. 24/1785 1939.)
1970. (T). Sverige S.-Kyst. Åhus. Klokketønde midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 26/1783. Stockholm 1939.)  
Klokketønden *Åhus* paa c. 55° 55' N. 14° 24' E. er inddraget for et Tidsrum af c. 1 Uge.
1971. Sverige. Kalmarsund. Borgholm. Fyr flyttet.  
(U. f. s. Nr. 26/1781. Stockholm 1939.)  
Fyret *Borgholms röda, yttre* paa c. 56° 52',<sub>9</sub> N. 16° 39',<sub>2</sub> E. er flyttet c. 55 m W. efter (udefter) i Fyrlinien. Samtidig er Flaminens Højde formindsket fra 8 til 7 m. Iøvrigt uforandret.
1972. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønde midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 26/1780. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Stora Vindåsen* paa c. 59° 11',<sub>1</sub> N. 18° 30',<sub>1</sub> E. er inddraget for et Tidsrum af c. 14 Dage.  
(E. f. S. Nr. 24/1789 1939.)
1973. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almgrundet Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 26/1779. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Almgrundet* er atter udlagt paa Station paa c. 59° 09',<sub>1</sub> N. 19° 08',<sub>6</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 12/854 1939.)
1974. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 26/1778. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. 59° 35' N. 19° 56' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr. Fyrkarakter og Signaler iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 24/1790 1939.)

## 1975. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib ombyttes midlertidig.

(U. f. s. Nr. 26/1777. Stockholm 1939.)

Omkring den 15. Juli d. A. ombyttes *Västra Banken* Fyrskib paa c. 60° 53',<sub>8</sub> N. 17° 55',<sub>8</sub> E. midlertidig med et Reservefyrskib, som paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyr- og Taagesignal-Karakterer forbliver uforandret. Reservefyrskibet er forsynet med Radiostation.

## 1976. (P). Finland. Bottniske Bugt. Oulu-Ulkokrunni. Nye Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 17/649. Helsingfors 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil nedennævnte nye Fyr blive tændt i Farvandet *Oulu-Ulkokrunni*.

1. A. *Vehkaperü övre* paa 65° 07' 06" N. 25° 19' 15" E. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 17 m. En paa Støtter staaende, firkantet, sortmalet Baake med en hvid, lodret Stribe. Fyret er synligt i Pejl. fra c. 80° til c. 100°.

B. *Vehkaperü nedre* paa 65° 07' 06" N. 25° 18' 12" E. Hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Lys 0,2<sup>s</sup>, Mørke 0,8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 12 m. En paa Støtter staaende, firkantet, hvidmalet Baake med en sort, lodret Stribe. Fyret er synligt i Pejl. fra c. 80° til c. 100°.

Fyrene (A) og (B) er overet i Pejl. c. 90°.

2. A. *Virpiniemi övre* paa 65° 07' 35" N. 25° 14' 16" E. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 12 m. En paa Støtter staaende, firkantet, sortmalet Baake med en hvid, lodret Stribe, Fyret er synligt i Pejl. fra c. 139° til c. 159°.

B. *Virpiniemi nedre* paa 65° 07' 53" N. 25° 13' 54" E. Hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Lys 0,2<sup>s</sup>, Mørke 0,8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 10,5 m. En paa Støtter staaende, firkantet, hvidmalet Baake med en sort, lodret Stribe. Fyret er synligt i Pejl. fra c. 139° til c. 159°.

Fyrene (A) og (B) er overet i Pejl. c. 150°.

3. A. *Isoniemi övre* paa 65° 09' 12" N. 25° 14' 17" E. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7 m. En paa Støtter staaende, firkantet, hvidmalet Baake med en sort Trekant med nedadvendt Spids paa Midten. Fyret er synligt i Pejl. fra c. 8° til c. 30°.

B. *Isoniemi nedre* paa 65° 08' 53" N. 25° 13' 59" E. Hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Lys 0,2<sup>s</sup>, Mørke 0,8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6 m. En paa Støtter staaende, firkantet, hvidmalet Baake med en sort Trekant med opadvendt Spids paa Midten. Fyret er synligt i Pejl. fra c. 8° til c. 30°.

Fyrene (A) og (B) er overet i Pejl. c. 19°.

4. *Kropsu* paa 65° 09' 01" N. 25° 11' 25" E. Hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Lys 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8 m. En ottekantet, hvid Fyrlanterne paa et ottekantet Betontaarn, som er rødmalet for oven og hvidt for neden.

Fyret skal lyse, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 162° til c. 173°. | 4. Grønt i Pejl. fra c. 185° til c. 190°. |
| 2. Hvidt i — - c. 173° - c. 178°.         | 5. Hvidt i — - c. 190° - c. 198°.         |
| 3. Rødt i — - c. 178° - c. 185°.          | 6. Rødt i — - c. 198° - c. 206°.          |

5. *Rivinletto* paa 65° 12' 03" N. 25° 14' 33" E. Hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Lys 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8 m. En ottekantet, hvid Fyrlanterne paa rundt Betontaarn, som er sortmalet for oven og hvidt for neden.

Fyret skal lyse, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 54° til c. 69°. | 4. Grønt i Pejl. fra c. 101° til c. 123°. |
| 2. Hvidt i — - c. 69° - c. 84°.         | 5. Hvidt i — - c. 123° - c. 134°.         |
| 3. Rødt i — - c. 84° - c. 101°.         | 6. Rødt i — - c. 134° - c. 146°.          |

6. *Kriisi* paa 65° 14' 28" N. 25° 11' 35" E. Hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, Lys 0,4<sup>s</sup>, Mørke 1,2<sup>s</sup>, Lys 0,4<sup>s</sup>, Mørke 4,0<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8 m. En ottekantet, hvid Fyrlanterne paa et ottekantet, sortmalet Betontaarn.

Fyret skal lyse, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 344° til c. 14°. | 4. Grønt i Pejl. fra c. 89° til c. 146°. |
| 2. Hvidt i — - c. 14° - c. 35°.          | 5. Hvidt i — - c. 146° - c. 154°.        |
| 3. Rødt i — - c. 35° - c. 89°.           | 6. Rødt i — - c. 154° - c. 164°.         |

7. *Satakari* paa  $65^{\circ} 15' 53''$  N.  $25^{\circ} 12' 22''$  E. Hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Lys  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 7 m. En ottekantet, hvid Fyrlanterne paa et ottekantet Betontaarn, som er sortmalet for oven og hvidt for nedent.

Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $40^{\circ}$  til c.  $118^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $118^{\circ}$  - c.  $121^{\circ}$ .
3. Rødt i Pej. fra c.  $121^{\circ}$  til c.  $130^{\circ}$ .

8. *Kraasukanletto* paa  $65^{\circ} 20' 37''$  N.  $24^{\circ} 55' 06''$  E. Hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ , Lys  $0,4^s$ , Mørke  $1,2^s$ , Lys  $0,4^s$ , Mørke  $4,0^s$ . Flammens Højde: 10 m. En ottekantet, hvid Fyrlanterne paa et rundt Betontaarn, som er rødmalet for oven og hvidt for nedent.

Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $151^{\circ}$  til c.  $164^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $164^{\circ}$  - c.  $170^{\circ}$ .
3. Rødt i — - c.  $170^{\circ}$  - c.  $240^{\circ}$ .
4. Grønt i Pej. fra c.  $240^{\circ}$  til c.  $309^{\circ}$ .
5. Hvidt i — - c.  $309^{\circ}$  - c.  $319^{\circ}$ .
6. Rødt i — - c.  $319^{\circ}$  - c.  $330^{\circ}$ .

9. *Maakrunni* paa  $65^{\circ} 25' 14''$  N.  $24^{\circ} 59' 47''$  E. Hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Lys  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 6 m. En ottekantet, hvid Fyrlanterne paa et ottekantet, sort Betontaarn.

Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $80^{\circ}$  til c.  $98^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $98^{\circ}$  - c.  $107^{\circ}$ .
3. Rødt i Pej. fra c.  $107^{\circ}$  til c.  $123^{\circ}$ .

10. *Härkäletto* paa  $65^{\circ} 29' 59''$  N.  $24^{\circ} 50' 37''$  E. Hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Lys  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 15 m. En ottekantet, hvid Fyrlanterne paa et trekantet Betontaarn, hvis to Sider er sortmalede og den tredje hvid.

Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $326^{\circ}$  til c.  $347^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $347^{\circ}$  - c.  $352^{\circ}$ .
3. Rødt i — - c.  $352^{\circ}$  - c.  $5^{\circ}$ .
4. Grønt i — - c.  $5^{\circ}$  - c.  $17^{\circ}$ .
5. Hvidt i — - c.  $17^{\circ}$  - c.  $28^{\circ}$ .
6. Rødt i Pej. fra c.  $28^{\circ}$  til c.  $86^{\circ}$ .
7. Grønt i — - c.  $86^{\circ}$  - c.  $121^{\circ}$ .
8. Hvidt i — - c.  $121^{\circ}$  - c.  $124^{\circ}$ .
9. Rødt i — - c.  $124^{\circ}$  - c.  $149^{\circ}$ .

#### 1977. Letland. Riga Bugt. Daugavgriva. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 7/17. Riga 1939.)

Paa  $57^{\circ} 03',7$  N.  $24^{\circ} 01',3$  E. er oprettet et Radiofyr, som følger:

Radiofrekvens:  $297,5$  kc/s (1008 m). Type A. 2. Tonehøjde: 600 c/s.

Signalet er:

a. Bogstaverne RG 2 Gange .....	15,4 <sup>s</sup> .
b. Pause .....	0,6 <sup>s</sup> .
c. 5 Streger à 5 <sup>s</sup> med 0,5 <sup>s</sup> Mellemrum .....	27,0 <sup>s</sup> .
d. Pause .....	0,5 <sup>s</sup> .
e. Bogstaverne RG 1 Gang .....	7,0 <sup>s</sup> .
f. Pause .....	9,5 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Signalet gentaget .....	1 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

Signalet afgives hver 6<sup>m</sup> begyndende 4<sup>m</sup> efter hver fuld Time.

Klartvejrudsendelse: To Udsendelser begyndende 16<sup>m</sup> efter hver fulde Time.

(Kort Nr. 182.)

#### 1978. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie N. Vrag fjernet.

(N. f. S. Nr. 28/2832. Berlin 1939.)

Vraget, der laa sunket paa c.  $54^{\circ} 18',9$  N.  $13^{\circ} 56',5$  E. er fjernet og Vrag-Lystønden inddraget.

(E. f. S. Nr. 1/15 1939.)

1979. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Greifswalder Oie. Tønde udlægges midlertidig.

(N. f. S. Nr. 26/2744. Berlin 1939.)

Paa c.  $54^{\circ} 15' N.$   $13^{\circ} 54' E.$ , c. 600 WNW. for Indløbet til Fiskerihavnen *Greifswalder Oie*, udlægges fra 6. Juli til 25. August d. A. en Tønde uden Topbetegnelse, og som er Skibsfurten uvedkommende.

(Se Tillæg.)

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

1980. Sverige. Sundet. Landskrona. Larvarabben Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 26/1848. Stockholm 1939.)

Klokketønden *Larvarabben* er atter udlagt paa Station paa c.  $55^{\circ} 51',_8 N.$   $12^{\circ} 45',_8 E.$

(E. f. S. Nr. 23/1718 1939.)

1981. (T). Sverige. Sundet. Malmö Havn. Opmudringsarbejder. Lystønde og Tønde midlertidig flyttet.

(U. f. s. Nr. 26/1847. Stockholm 1939.)

Paa Grund af i Gang værende Opmudringsarbejder er Lystønden *Malmö oljehamn Nr. 2* paa c.  $55^{\circ} 37',_1 N.$   $12^{\circ} 59',_4 E.$  samt den sorte Tønde umiddelbart N. for denne flyttet ud i *Centralhamnrännans* Overetlinie, Lystønden c. 95 m SE. for sin oprindelige Plads og Tønden c. 80 m NNE. for sin oprindelige Plads. Trafikken skal foregaa E. om disse Tønder.

Det under Opmudring værende Areal er beliggende W. for Indsejlingsfyrlinien.

1982. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen den 1. Juli d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret  $2,7$  m.

c.  $54^{\circ} 50',_6 N.$   $10^{\circ} 33',_1 E.$

(E. f. S. Nr. 22/1705 1939.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1983. (P). Danmark. Kattegat. Isefjord. Sømærke udlægges.

I Løbet af Juli d. A. udlægges paa  $55^{\circ} 51' (12'') N.$   $11^{\circ} 52' (24'') E.$  en hvid Stump-tønde, *Østergrund W.*, med 2 nedadvendte Koste i c. 6 m Vand.

(Kort Nr. 116. Søm.-Fort. Side 70, Nr. 1 A.)

1984. (T). Danmark. Kattegat. Sejløbet til Randers. Oplysning om Dybde.

For Tiden er Dybden i Sejløbet til *Randers* kun  $6,4$  m.

Oprensning af Sejløbet til  $7,0$  m Dybde vil blive paabegyndt en af de nærmeste Dage.

*Udbyhøj*: c.  $56^{\circ} 36' N.$   $10^{\circ} 18' E.$

1985. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Fløjtetønde genudlagt.

Fløjtetønden *Mariager Fjord* er atter udlagt paa Station paa c.  $56^{\circ} 41',_7 N.$   $10^{\circ} 30',_2 E.$

(E. f. S. Nr. 25/1852 1939.)

1986. Sverige. Kattegat. Indløbet til Göteborg. Vinga södra Lys- og Klokketønde genudlagt.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Lys- og Klokketønden *Vinga södra* er atter udlagt paa Station paa c.  $57^{\circ} 36',_4 N.$   $11^{\circ} 40',_0 E.$

(E. f. S. Nr. 22/1655 1939.)

1987. Danmark. Limfjorden. Nykøbing E. Sæbygaard Hage WSW. Kapsejladsmærke udlagt.  
Et Kapsejladsmærke, en Bøje med Stage og rødt, firkantet Flag, er udlagt paa c.  $56^{\circ} 47',_0$  N.  $8^{\circ} 56',_5$  E., c. 1 Sm WSW. for *Sæbygaard Hage* røde En-Kost. — Bøjen er Søfarten uvedkommende.
1988. Norge. Skagerrak. Oslo Fjord. Papperhavn Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 12. Oslo 1939.)  
*Papperhavn Fyr* paa c.  $59^{\circ} 06',_5$  N.  $10^{\circ} 50',_2$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>. Synsvidde: 11,<sub>3</sub> Sm for hvidt, 8,<sub>0</sub> Sm for rødt og 6,<sub>5</sub> Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 92.)
1989. Norge. Skagerrak. Sandefjord. Holskjær Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 12. Oslo 1939.)  
I *Holskjær Fyr* paa c.  $59^{\circ} 02',_2$  N.  $10^{\circ} 16',_3$  E. er indlagt en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne  $285^{\circ}$  og  $326^{\circ}$ . Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 92.)
1990. Norge. Skagerrak. Telemark. Langøysundet. Grund. Afmærkning.  
(E. f. S. Nr. 12/657. Oslo 1939.)  
En 5 m Grund er fundet paa  $58^{\circ} 59' 54''$  N.  $9^{\circ} 45' 24''$  E., 380 m  $352^{\circ}$  fra Fyret paa Molehovedet i *Langøysundet*. Grunden er afmærket med en rød Stage. Den røde Stage paa 3 m Båen N. for er inddraget.  
(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1991. Norge. Smitskjærleia. Håkjerringholmen Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 12. Oslo 1939.)  
*Håkjerringholmen Fyr* paa c.  $68^{\circ} 20',_5$  N.  $15^{\circ} 18',_3$  E. er forandret og lyser nu, som følger:  
1. Hvidt i Pejl. fra  $51^{\circ}$  til  $68^{\circ}$ . 4. Grønt i Pejl. fra  $194^{\circ}$  til  $208^{\circ}$ .  
2. Rødt i — -  $68^{\circ}$  -  $144^{\circ}$ . 5. Rødt i — -  $208^{\circ}$  -  $275^{\circ}$ .  
3. Hvidt i — -  $144^{\circ}$  -  $194^{\circ}$ . 6. Hvidt i — -  $275^{\circ}$  -  $280^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.
1992. Norge. Svolvær. Kummen Fyr nedlagt.  
(K. f. F. Nr. 12. Oslo 1939.)  
*Kummen Fyr* paa c.  $68^{\circ} 13',_5$  N.  $14^{\circ} 34',_4$  E. er nedlagt, da Skæret er bortsprængt.
1993. Norge. Brønnøysund. Hestøygrunnen Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 12. Oslo 1939.)  
*Hestøygrunnen Fyr* paa c.  $65^{\circ} 27',_7$  N.  $12^{\circ} 11',_5$  E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.
1994. (T). Danmark. Kallesmærsk Hede. Skydning fra Flyvemaskine og Bombekastning.  
I Perioderne 17.—29. Juli og 1.—20. August afholdes Skydning fra Flyvemaskine og Bombekastning paa *Kallesmærsk Hede* samt Skydning fra Flyvemaskine mod Slæbemaal ført af en anden Flyvemaskine 0,<sub>5</sub>—1,<sub>0</sub> Sm ud for Kysten mellem *Blaavundshuk* og *Henne Strand* c.  $55^{\circ} 37'$  N.  $8^{\circ} 07'$  E.
1995. Skotland E.-Kyst. Cromarty Firth. Vragfyr slukket. Fyrflaade udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1352. London 1939.)  
Vragfyret paa c.  $57^{\circ} 41'$  N.  $4^{\circ} 05'$  W. c. 0,<sub>7</sub> Sm SW. for *Baake Nr. 2* er permanent slukket. En Fyrflaade, der viser hvidt Et-Blink hver  $1\frac{1}{2}$ <sup>s</sup> er udlagt tæt N. for Vraget.  
(E. f. S. Nr. 23/1740 1939.)  
(Se Tillæg.)



### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1996. Frankrig. Arguonon Bugt. Cap Fréhel Anduvning. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 25/1760. Paris 1939.)  
Baaken *l'Arguonon* paa c.  $48^{\circ} 37',_{2}$  N.  $2^{\circ} 16',_{8}$  W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 19/1431 1939.)
1997. (P). Engelske Kanaløer. Guernsey. St. Peter Port. Luftfyret oprettes.  
(N. t. M. Nr. 1353. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 19/1432 1939 annulleres og erstattes med:  
Et Luftfyret, der skal vise rødt Et-Blink hver  $4^s$ , vil i Løbet af kort Tid blive tændt paa c.  $49^{\circ} 26'$  N.  $2^{\circ} 36'$  W.  $2,_{57}$  Sm  $247^{\circ}$  fra *St. Peter Port* hvide Fyret med En-Formørkelser. Flammens Højde: 113 m.  
(E. f. S. Nr. 19/1432 1939.)
1998. England W.-Kyst. Bristol Channel. Cardiff Red Anduvning. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1336. London 1939.)  
Nedennævnte Grunde er fundet i de vedføjede Afstande og Retninger fra *Monkstone* Fyret, der er beliggende paa c.  $51^{\circ} 25'$  N.  $3^{\circ} 06'$  W.:  
a.  $5,_{5}$  m  $0,_{58}$  Sm  $301^{\circ}$ . c.  $5,_{5}$  m  $1,_{97}$  Sm  $257^{\circ}$ .  
b.  $5,_{8}$  m  $0,_{55}$  Sm  $282^{\circ}$ . d.  $5,_{8}$  m  $3,_{72}$  Sm  $227^{\circ}$ .  
Der er en almindelig Formindskelse i Dybderne i Anduvningen til *Cardiff*.

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1999. Frankrig. Chenal du Four (Chenal de la Helle) Anduvning. Nyt Fyret tændt.  
(A. a. N. Nr. 25/1772. Paris 1939.)  
Paa Taarnet *Faix* paa c.  $48^{\circ} 25',_{8}$  N.  $4^{\circ} 53',_{9}$  W. er tændt et nyt Fyret, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ , Lys  $4,_{5}^s$ , Mørke  $1,_{5}^s$ . Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 6 Sm. Rødt Taarn. Fyret er ubevogtet.  
(E. f. S. Nr. 23/1747 1939.)
2000. Frankrig. Chenal du Four. Lochrist Fyret tændt.  
(A. a. N. Nr. 25/1773. Paris 1939.)  
Paa c.  $48^{\circ} 20',_{6}$  N.  $4^{\circ} 45',_{9}$  W., 2930 m  $138^{\circ}$  fra *Kermorvan* Fyret er tændt et nyt Fyret, *Lochrist*, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser. Tre-Formørkelser hver  $12^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ . Flammens Højde: 49 m. Synsvidde: 26 Sm. Et ottokantet Betontaarn med et Galleri, der har et sort Bælte foroven og en hvid Stribe paa NW.-Siden. Fyret er synligt  $1\frac{1}{2}^{\circ}$  paa hver Side af Pejlingen  $138^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 26/1921 1939.)
2001. Afrika W.-Kyst. Hollams Bird Islands SW. Braad.  
(N. t. M. Nr. 1392. London 1939.)  
Braad er observeret paa  $24^{\circ} 43'$  ( $30''$ ) S.  $14^{\circ} 29'$  ( $00''$ ) E.  $5,_{9}$  Sm  $208^{\circ}$  fra Midten af *Hollams Bird Island*.
2002. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Isles of Shoals S. Vrag afmærket.  
Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1362. London 1939.)  
Vraget af en Undervandsbaad ligger  $4,_{5}$  Sm  $174\frac{1}{2}$  fra *Isles of Shoals* Fyret. Vraget er afmærket med en rød og hvid vandret sribet Stumptønde med en rød Reflektor beliggende  $4,_{2}$  Sm  $168^{\circ}$  fra *Isles of Shoals* Fyret samt en sort og hvid vandret sribet Stumptønde med en rød Reflektor beliggende  $4,_{9}$  Sm  $179\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Isles of Shoals* Fyret.  
Man advares imod at komme Stedet nærmere end 1100 m.  
*Isles of Shoals* Fyret: c.  $42^{\circ} 58'$  N.  $70^{\circ} 37'$  W.

- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
2003. Brasilien. Barra de Tutoya. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1387. London 1939.)  
Tønden paa c. 2° 40' S. 42° 15' W. 1,1 Sm 295° fra *Tutoya* Blinkfyr er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink
2004. Uruguay. Rio de la Plata. Bahia Bassuras. Fyr tændt. Lystønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1382. London 1939.)  
1. Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5<sup>s</sup>. er tændt paa c. 34° 55' S. 56° 08' W. 2,1 Sm 46° fra *Punta Brava* Fyr. Flammens Højde 11 m. Synsvide: 8 Sm. Sort Tremmeværkstaarn.  
2. Lystønden tæt E. for (1) er inddraget.
2005. Uruguay. Cerro Pan de Azúcar. Kors opført.  
(N. t. M. Nr. 1359. London 1939.)  
Paa Toppen af *Cerro Pan de Azúcar* paa c. 34° 48' S. 55° 16' W. 5,7 Sm 354° fra *Punta Negra* Fyr er opført et kendeligt Kors af Beton.
2006. Chile. Smyth Channel. Marchant Rock. Baake ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 1360. London 1939.)  
Baaken paa c. 52° 19' S. 73° 40' W. er ødelagt og vil ikke blive genopført.
2007. Chile. Trinidad Channel. Alert Harbour. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1361. London 1939.)  
En Grund med 10,1 m Vand (Klippe) ligger paa 49° 51' (30") S. 75° 13' (30") W. 0,05 Sm 30° fra N.-Spidsen af *May Islands*.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2008. Italien. Tyrenske Hav. Isola Bocca Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 24/15. Genua 1939.)  
*Isola Bocca* Fyr paa c. 40° 55' N. 9° 34' E. er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mærke 2<sup>s</sup>.
2009. (T). Italien. Adriaterhavet. Ancona. Radiofyr midlertidig flyttet og forandret.  
(N. t. M. Nr. 1373. London 1939.)  
Radiofyret ved *Senigallia* Fyr er midlertidig ude af Virksomhed og erstattet af en Radiotjeneste paa *Ancona* Radiostation, der ligger paa c. 43° 32' N. 13° 31' E. 5,5 Sm 176° fra *Ancona* Gruppe-Blinkfyr. Kaldesignal: ICA. Radiofrekvens 300 kc/s (1000 m).  
Signalet er:
- |                          |   |                  |
|--------------------------|---|------------------|
| ICA 2 Gange .....        | } | 2 <sup>m</sup> . |
| T .....                  |   |                  |
| ICA 1 Gang .....         |   |                  |
| Afgives hver fulde Time. |   |                  |
2010. (T). Italien. Adriaterhavet. Venedig. Radiofyr midlertidig flyttet og forandret.  
(N. t. M. Nr. 1374. London 1939.)  
Radiofyret ved *Piave Vecchia* Fyr er midlertidig ude af Virksomhed og erstattet af en Radiotjeneste paa *Venedig* Radiostation, der ligger paa c. 45° 26' N. 12° 22' E. 0,105 Sm 335° fra *S. Pietro di Castello* Klokketaarn. Kaldesignal: ICZ. Radiofrekvens: 300 kc/s (1000 m).  
Signalet er:
- |   |   |                  |
|---|---|------------------|
| ICZ 2 Gange .....                               | } | 2 <sup>m</sup> . |
| M .....   |   |                  |
| ICZ 1 Gang .....                                |   |                  |
| Afgives 3 <sup>m</sup> . efter hver fulde Time. |   |                  |

2011. (T). Italien. Adriaterhavet. Pola. Radiofyr midlertidig flyttet og forandret.  
(N. t. M. Nr. 1375. London 1939.)  
Radiofyret ved *Peneda Point* Fyr er midlertidig ude af Virksomhed og erstattet af en Radiotjeneste paa *Pola* Radiostation paa c.  $44^{\circ} 53' N.$   $13^{\circ} 51' E.$  Kaldesignal: IQZ. Radiofrekvens: 300 kc/s (1000 m).  
Signalet er:  

IQZ 2 Gange .....	}	2m.
O .....		
IQZ 1 Gang .....		

 Afgives 6<sup>m</sup> efter hver fulde Time.
2012. (T). Italien. Adriaterhavet. Zara. Radiofyr midlertidig flyttet og forandret.  
(N. t. M. Nr. 1376. London 1939.)  
Radiofyret ved *Punta Amica* Fyr er midlertidig ude af Virksomhed og erstattet af en Radiotjeneste paa *Zara* Radiostation, der ligger paa c.  $44^{\circ} 07' N.$   $15^{\circ} 13' E.$   $0,056$  Sm  $187^{\circ}$  fra det grønne Fyr med Formørkelser ved Indløbet til *Zara* Havn. Kaldesignal: IQO. Radiofrekvens: 300 kc/s (1000 m).  
Signalet er:  

IQO 2 Gange .....	}	2m.
CH .....		
IQO 1 Gang .....		

 Afgives 9<sup>m</sup> efter hver fulde Time.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2013. Røde Hav. *Shab Rumi*. Oplysning om Baake og Grund.  
(N. t. M. Nr. 1368. London 1939.)  
Baaken ved S.-Enden af *Shab Rumi* Rev skal flyttes 2 Sm i Retning  $16^{\circ}$  til c.  $19^{\circ} 58' N.$   $37^{\circ} 24' E.$   $14,1$  Sm  $352^{\circ}$  fra *Sanganeb* Fyr. *Shab Rumi* Rev strækker sig  $1,6$  Sm i Retning  $334^{\circ}$  fra Baaken.
2014. Madagaskar N.-Kyst. *Diego Suarez* Bugt. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1338. London 1939.)  
En Grund med 11m Vand (Koral) ligger paa c.  $12^{\circ} 15' S.$   $49^{\circ} 19' E.$   $1,64$  Sm  $204^{\circ}$  fra *Nosi Langor* Fyr.
2015. (P). Ceylon S.-Kyst. *Galle Harbour*. Fyr tændes. Signalstation flyttes.  
(N. t. M. Nr. 1385. London 1939.)  
Paa Spidsen af *Utrecht Bastion* tændes omkring 1. August d. A. paa c.  $6^{\circ} 01' N.$   $80^{\circ} 13' E.$   $244$  m  $72^{\circ}$  fra *Point de Galle* Fyr et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt, rundt Taarn. *Galle* Signalstation vil blive flyttet til det nye Fyrtaarn. Det gamle Fyrtaarn vil blive nedrevet.
2016. Bengalske Bugt. Birma. *Kyauk Pyu Harbour*. Tønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1339. London 1939.)  
En sort Spidstønde er udlagt paa  $19^{\circ} 27' (55'') N.$   $93^{\circ} 30' (35'') E.$   $2,8$  Sm  $306^{\circ}$  fra *Dalhousie Fort* Triangulationsmærke.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2017. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. *Gaspar Stræde* S.-lige Indløb. Grund forgæves eftersøgt.  
(B. a. Z. Nr. 142/1842. 's-Gravenhage 1939.)  
 $6$  m-Grunden paa c.  $3^{\circ} 10' S.$   $107^{\circ} 08',6 E.,$   $10$  Sm  $335^{\circ}$  fra *Ondiepwater Island* (*Si Medang*), er forgæves eftersøgt og skal udtages af Kortet.

## MAANEDSOVERSIGT

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

### I. Østersøen.

1939

- 1/2 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag „Katharina Peppa“.* Vrag afmærket.  
1/14 *Tyskland. Stolpe Banke S. Vrag „San Matteo“.* Vraglystøndes Plads.  
1/17 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.  
7/486 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia.* Fyr midlertidig forandret. Oplysning om Kabler.  
9/645 *Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE.* Oplysning om Vrag.  
11/782 *Lettland W.-Kyst. Liepaja N. Vrag „Baltabor“* afmærket.  
14/1023 *Danmark. Bornholm. Hasle Havn* midlertidig lukket. Havnefyr midlertidig slukket.  
22/1642 *Estland. Finske Bugt. Ihasalu.* Skydeøvelser og Bombekastning. Advarsel.  
23/1707 *Sverige S.-Kyst. Ystad E.* Bombekastnings- og Skydeøvelser.  
24/1792 *Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
27/1974 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
27/1975 *Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib* ombyttes midlertidig.  
27/1976 *Finland. Bottniske Bugt. Oulu-Ulkokrunni.* Nye Fyr tændes.

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

1939

- 1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/20 *Danmark. Sundet. Drogden.* Vrag „Artemis“.  
1/21 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.  
1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.  
1/23 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt.* Skydeøvelser. Advarsel.  
1/25 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.  
1/26 *Sverige. Sundet. Skanör Havn.* Sømærker midlertidig inddraget.  
1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedø* Fort.  
1/30 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn.* Indsejlingsrende tilsandet.  
1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende.  
1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Havnebygningsarbejder. Advarsel.  
1/35 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.  
1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.  
1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.  
1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa.* Oplysning om Fyrbelysning.  
7/491 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.  
11/789 *Sverige. Sundet. Ven.* Nyt Fyr tændes. Taagesignal oprettes.  
11/790 *Sverige. Sundet. Ven. Haken* Fyr forandres. Taagesignal forandres.  
20/1487 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogo* Vinkelfyr slukkes midlertidigt. Midlertidig Ledefyrlinie oprettes.

- 22/1650 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 22/1651 *Sverige. Sundet. Falsterborev* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 23/1781 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund.* Bro under Bygning. Advarsel.  
 24/1798 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Tids- og Vindsignaler indstilles midlertidig.  
 25/1846 *Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser.* Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 25/1847 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.  
 26/1904 *Danmark. Sundet. Stubben.* Kloaktaarn opføres.  
 27/1981 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Opmudringsarbejder. Lystønde og Tønde midlertidig flyttet.  
 27/1982 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.  
 27/2037 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrøm* gravede Rende. Tilsanding. Afmærkning midlertidig flyttet.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1939  
 1/39 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs* Batteri. Signal for Skydning.  
 1/40 *Danmark. Kattegat. Schultz's Grund.* Puller. Advarsel.  
 1/42 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Oplysning om Havnearbejder.  
 8/630 *Danmark. Limfjorden.* Den uddybede Rende over *Logstør Grunde.* Tilsanding.  
 10/724 *Danmark. Kattegat. Sjællands Odde.* *Odden Havn* udvides. Advarsel.  
 12/876 *Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjord. Oksoy Fyr* slukkes midlertidigt.  
 12/944 } *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Oplysning om Havnearbejde. Advarsel.  
 18/1392 }  
 16/1171 *Danmark. Isefjord. Bramsnæsvej.* Skydning med Torpedoer. Advarsel.  
 16/1172 *Danmark. Kattegat.* Indsejlingen til *Mariager Fjord.* Dybde aftaget.  
 17/1247 *Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn* under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.  
 17/1314 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn.* Oplysning om Fyr.  
 20/1553 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn.* Oplysning om Dybde.  
 23/1784 *Danmark. Kattegat. Læso N.-Kyst. Østerby Havn.* Dækmole under Bygning. Advarsel.  
 24/1800 *Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 24/1801 *Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
 24/1802 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.  
 25/1851 *Danmark. Farvandet W. for Samsø.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 25/1891 *Danmark. Limfjorden. Sallingsund. Glyngøre Vinkelfyr* NW. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 26/1906 *Danmark. Isefjord. Jægerspris.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 26/1908 *Sverige. Kattegat. Nidingen Fyr.* Taagesignal forandres.  
 26/1965 *Norge. Oslofjord. Ildjernsflu Fyrskib* midlertidig inddraget. Midlertidig Afmærkning.  
 27/1984 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord.* Oplysning om Dybde.  
 27/2038 *Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb.* Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1939  
 1/54 *Belgien. Wandelaar Fyrskib E. Vrag „Nippon“.*  
 1/55 *Belgien. West Hinder Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
 1/56 *England. Kay Sand Channel.* Færligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 6/425 *Skotland. Firth of Forth.* Forbudt Omraade.  
 7/503 }  
 10/736 } *Skotland. Firth of Forth.* Oplysning om Undervandshindringer. Lystønder flyttes. Vagt-  
 15/1099 } skibe udlægges. Advarsel. Midlertidig Afmærkning.  
 17/1316 }  
 25/1859 }  
 8/576 *Nordsøen. Humber Fyrskib E. t. N. Vrag „Katina Bulgaris“.*  
 9/655 *Tyskland. Borkum N. Vrag „Wiborg II“* afmærket.  
 12/879 *Norge. Selbjørnsfjord. Slotterøy Fyr* slukkes midlertidig.  
 12/880 *Norge. Jæren. Obrestad Fyr* slukkes midlertidig.  
 12/888 *England. Sunk Fyrskib* ombyttes midlertidig.  
 15/1100 *Skotland. Bass Rock. Fyrs Lysevne* formindskes midlertidigt.  
 17/1257 *England. Outer Gabbard Fyrskib* forandres.  
 20/1491 *Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
 22/1665 *England. Cross Sand Fyrskib* ombyttes.  
 22/1666 *England. Haisboro Fyrskib* ombyttes.  
 23/1731 *Tyskland. Helgoland Bugt.* Tønder midlertidig udlagt.  
 23/1736 *England. Tyne og Blyth* Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
 26/1914 *Holland. Noord Hinder Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
 27/1994 *Danmark. Kallesmærsk Hede.* Skydning fra Flyvemaskine og Bombekastning.

## Island og Færøerne.

- 1989  
 1/59 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki Grund fundet.*  
 1/60 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*  
 18/1367 *Færøerne. Strøma. Thorshavn N. Hoyviksholm. Fyr tændes.*  
 18/1368 *Færøerne. Sydero. Porkere Næs Fyr. Ny Lysvinkel.*  
 26/1920 *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.*

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1989  
 1/64 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*  
 1/65 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*  
 1/66 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*  
 1/67 } *Danmark. Danske Færvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af*  
 6/463 } *særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeldinger*  
 } *pr. Radiotelefon.*  
 1/68 *Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Iameldinger samt trykte*  
*Isberetninger.*  
 1/69 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af*  
*særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.*  
 1/70 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*  
 1/71 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*  
 1/72 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske*  
*Færvande.*  
 1/74 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*  
 1/76 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*  
 2/156 *Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Færvande.*  
 2/157 *Britiske Øer og Nordøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*  
 2/158 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*  
 3/233 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelæer*  
*i danske Færvande.*  
 6/464 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*  
 12/941 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.*  
 12/946 *Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.*  
 15/1155 *Sverige. Opmaalingsarbejder 1939. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation.*  
*Advarsel.*  
 17/1313 *Sverige. Midlertidig Udvidelse af Sendetider for visse Radiofyr.*  
 23/1777 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.*  
 26/1963 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.*  
 26/1964 *Spanien. Oplysning om Sejlads paa spanske Havne.*

- 2018. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Schaarvogel Islands. Grund.**  
(B. a. Z. Nr. 142/1841. 's-Gravenhage 1939.)  
En Pulle med  $1\frac{1}{2}$  m Vand er fundet paa  $3^{\circ} 16' 50''$  S.  $108^{\circ} 25' 45''$  E. ved *Schaarvogel Islands*.
- 2019. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Tg. Priok. Oplysning om Afmærkning.**  
(B. a. Z. Nr. 142/1839. 's-Gravenhage 1939.)  
De fire Tønder E. for *Tandjong Priok* Havn ligger paa følgende Pladser:  
a. Den røde og hvide, lodret stribede Spidstønde med Ballon paa  $6^{\circ} 04' 49''$  S.  $106^{\circ} 53' 23''$  E.  
b. Den W.-lige sort- og hvidtærnedede Spidstønde paa  $6^{\circ} 05' 19''$  S.  $106^{\circ} 53' 30''$  E.  
c. Den E.-lige sort- og hvidtærnedede Spidstønde paa  $6^{\circ} 05' 46''$  S.  $106^{\circ} 54' 23''$  E.  
d. Den sorte Stumptønde paa  $6^{\circ} 04' 37''$  S.  $106^{\circ} 54' 24''$  E.  
En hvid Spidstønde er udlagt paa  $6^{\circ} 05' 02''$  S.  $106^{\circ} 54' 09''$  E.  
Den nøjagtige Plads for nedennævnte Baaker er, som følger:  
1. Den hvide Baake med Ballon:  $6^{\circ} 05' 42''$  S.  $106^{\circ} 53' 57''$  E.  
2. Den sorte Baake med Kegel:  $6^{\circ} 05' 47''$  S.  $106^{\circ} 53' 55''$  E.
- 2020. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja. Jansens Farvand. Vrag afmærket.**  
(B. a. Z. Nr. 142/1840. 's-Gravenhage 1939.)  
Vraget paa  $7^{\circ} 13' 57''$  S.  $112^{\circ} 49' 12''$  E. er afmærket med en grøn Stumptønde, der ligger 50 m NE. for Vraget.
- 2021. Sunda Øerne. Madoera Stræde. Manila Reef. Fyr tændt.**  
(B. a. Z. Nr. 142/1838. 's-Gravenhage 1939.)  
Paa *Manila Reef* paa c.  $7^{\circ} 21',_6$  S.  $113^{\circ} 10',_3$  E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $8^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $4^s$ . Synsvidde: 10 Sm. En 8 m høj, hvid Fyrbaake.  
(E. f. S. Nr. 15/1144 1939.)
- 2022. Sunda Øerne. Celebes W.-Kyst. Makassar. Mariso Fyr forandret.**  
(B. a. Z. Nr. 142/1843. 's-Gravenhage 1939.)  
Grænsen mellem den hvide og den røde Lysvinkel i *Mariso Fyr* paa c.  $5^{\circ} 09',_5$  S.  $119^{\circ} 24',_5$  E. er flyttet fra  $77^{\circ}$  til  $84^{\circ}$  gennem den nye Plads for den hvide Spidstønde med Ballon.
- 2023. Sunda Øerne. Borneo. NW.-Kyst. Tanjong Datu. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 1393. London 1939.)  
Dybden  $12',_8$  m  $10$  Sm  $92^{\circ}$  fra *Tanjong Datu* og Bemærkningen „Mindre Vand“ c. 18 Sm  $103^{\circ}$  fra *Tanjong Datu* skal udtages af Kortet, da en nylig foretagen Opmaaling forgæves har eftersøgt dem.  
*Tanjong Datu*: c.  $2^{\circ} 05'$  N.  $109^{\circ} 39'$  E.
- 2024. Kinesiske Hav. Johore Stræde. Denman Shoals. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1369. London 1939.)  
En Grund med  $7',_0$  m Vand ligger paa  $1^{\circ} 28'$  ( $30''$ ) N.  $103^{\circ} 48'$  ( $45''$ ) E.  $0',_{80}$  Sm  $231\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Red Cliff* Triangulationsmærke.
- 2025. Kina. Liau Tung Bugt. Newchwang. Radiopejlstation oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 930. London 1939.)  
Paa c.  $40^{\circ} 41'$  N.  $122^{\circ} 16'$  E.,  $0',_{30}$  Sm  $87\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Toldbodens Flagstang er oprettet en Radiopejlstation. Kaldesignal: MRGL. Bølgelængde:  
For Opkaldning af Stationen: 500 kc/s (600 m), 375 kc/s (800 m), Type A 2, B.  
For Afgivelse af Signaler, paa hvilke Pejlinger observeres: 500 kc/s (600 m), 375 kc/s (800 m).  
For Modtagelse af Resultaterne: 375 kc/s (800 m), 310 kc/s (960 m).  
Stationen er for Tiden forsøgsmæssig.

- 2026. Kina. Liau Tung Bugt Hulutao. Radiopejlstation oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 931. London 1939.)  
Paa c. 40° 44' N. 121° 01' E., 1,1 Sm 284° fra *Hulutao* Fyr, er oprettet en Radiopejlstation. Kaldesignal: MRGK. Bølgelængde:  
For Opkaldning af Stationen: 500 kc/s (600 m), 375 kc/s (800 m), Type A 2, B.  
For Afgivelse af Signaler, paa hvilke Pejlinger observeres: 500 kc/s (600 m), 375 kc/s (800 m), Type A 2.  
For Modtagelse af Resultaterne: 375 kc/s (800 m), 290 kc/s (1034 m), Type A 2.  
Stationen er for Tiden forsøgsmæssig.
- 2027. Korea S.-Kyst. Kyobun To (San To). Radiofyr oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 1075. London 1939.)  
Ved *Tonai Kai (Port Hamilton)* Fyr paa c. 34° 01' N. 127° 19' E. er oprettet et Radiofyr. Kaldesignal: JSP 2. Bølgelængde: 285 kc/s (1050 m), Type A 2.  
Signalet er: KB udsendt uafbrudt i 2<sup>m</sup>.  
Afgives 26<sup>m</sup> og 36<sup>m</sup> efter hver fulde Time (i klart Vejr kun fra Solopgang til Solnedgang). Der holdes Vagt paa Bølgelængde 500 kc/s (600 m), Type A 2, B. Rækkevidde: c. 130 Sm.
- 2028. Korea S.-Kyst. Purvis Narrows. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1358. London 1939.)  
Paa Hovedet af Bølgebryderen ved *Sam chon ri* Ankerplads er paa c. 34° 55' N. 128° 04' E. 0,8 Sm 96° fra *Purvis Narrows* hvide Blinkfyr tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys, Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm.
- 2029. Aleuterne. Akutan Island. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1386. London 1939.)  
Paa c. 54° 13' N. 165° 59' W. 19 Sm 47½° fra *Cape Kalekta* Blinkfyr er tændt et Fyr der viser hvidt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 11 Sm. Hytte paa Betonfundement. Fyret er ubevogtet.
- 2030. Japan. Kyushu W.-Kyst. Danjo Gruppe. Radiofyr oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 1026. London 1939.)  
Ved *Me Sima* Fyr paa c. 32° 00' N. 128° 21' E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 300 kc/s (1000 m), Type A 1, A 2. Signalet er:  
MM ..... 2<sup>m</sup>.  
Pause ..... 1<sup>m</sup>.  
MM ..... 2<sup>m</sup>.  
Afgives hver fulde og hver halve Time. Rækkevidde: c. 220 Sm for Type A 1 og c. 130 Sm for Type A 2.  
Stationen er for Tiden forsøgsmæssig.
- 2031. Japan. Osumi Kaikyo W.-lige Anduvning. Kusakaki Shima. Radiofyr oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 1046. London 1939.)  
Ved *Kamino Shima* Fyr paa c. 30° 51' N. 129° 28' E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 300 kc/s (1000 m). Type: A 1, A 2. Signalet er:  
KK ..... 2<sup>m</sup>.  
Pause ..... 1<sup>m</sup>.  
KK ..... 2<sup>m</sup>.  
Afgives 5<sup>m</sup> og 35<sup>m</sup> efter hver fulde Time.  
Rækkevidde: c. 220 Sm paa Type A 1 og c. 130 Sm paa Type A 2.  
Stationen er for Tiden forsøgsmæssig.
- 2032. Australien. Victoria. Port Philip. Fyr tændt. Lystønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1347. London 1939.)  
Lystønde No. 3 er inddraget og paa dens Plads paa c. 38° 06' S. 144° 36' E. 1,52 Sm 311½° fra *Point Richards* Baake er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 3 Sm. Søjlebaake.



**2033. (T). Australien. Victoria. Port Philip. Baake under Opførelse.**

(N t. M. Nr. 1348. London 1939.)

Paa Pladsen for Lystønde No. 2 paa c. 38° 06' S. 144° 37' E. 0,154 Sm 319° fra *Point Richards* Baake er en Søjlebaake under Opførelse. Skibe anmodes om at mindske Fart og holde sig midt i Løbet under Passagen.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****2034. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Bemanningen af Redningsbaade m. v. i visse Passagerskibe.**

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 14. Juni 1939 udfærdiget en Bekendtgørelse angaaende Bemanningen af Redningsbaade m. v. i visse Passagerskibe. Denne Bekendtgørelse, der træder i Kraft den 1. Juli 1939, ophæver Bekendtgørelse Nr. 286 af 10. November 1932 angaaende Bevis som Baadroer og § 6 i Bekendtgørelse Nr. 5 af 6. Januar 1933 angaaende Bemanning af *danske* Skibe med Henblik paa Sikkerheden for Menneskeliv paa Søen, men ændrer intet i de hidtil gældende Bestemmelser med Hensyn til Udstedelse af Bevis som Baadroer eller med Hensyn til Bemanning med Baadroere af Redningsbaade m. v.

**2035. Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem Vilsund Broen.**

Under 24. Juni d. A. har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart udstedt nedenævnte Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem *Vilsund Broen*:

## § 1.

Vilsund Broen, der er beliggende ved Overgangen mellem Vilsund og Tisted Bredning, er en fast Bro, hvilende paa 2 Landpiller og 5 Strømpiller med et bevægeligt Parti, dannet af en enkeltfløjet Klappbro mellem den 2den og 3die Strømpille regnet fra Vest.

Gennemsejlingens fri Bredde er 30 m, den fri Højde fra daglig Vande til Underkanten af Klappbroens Dragere er 4,0 m. Den fri Højde ved Dæmningerne er 2,8 m.

Broaabningen vil være afmærket med røde Ledelys paa Bagbords Side og grønne Ledelys paa Styrbords Side.

Om Natten holdes Broen belyst.

## § 2.

Skibe og Fartøjer (jfr. dog § 3) kan til enhver Tid fra Solopgang (i Tiden fra 1. November til 1. Marts dog fra ½ Time før Solopgang) indtil ½ Time efter Solnedgang forlange fri Gennemfart gennem Broen, saafremt Gennemfarten efter Brovagtens Skøn kan ske uden Fare for Broanlæggets Sikkerhed. For saa vidt Gennemfart skønnes kun at burde finde Sted under Iagttagelse af særlige Forholdsregler, er vedkommende Skib eller Fartøj pligtig at rette sig efter de af Brovagten givne Ordre. Undtagelsesvis vil Broen kunne forventes aabnet om Natten, naar der herom indenfor normal Tjenestetid træffes Aftale med Brovagten, og mod Erlæggelse af en Betaling, hvis Størrelse fastsættes af Tisted Amtsraad med Handelsministeriets Approbation.

## § 3.

Fartøjer, der kan lægge Masten (og) eller Skorstenen, eller hvis Mast eller Skorsten er af en saadan Højde, at de kan passere under Broen (jfr. det i § 1 nævnte angaaende den fri Højde under Brodragerne), kan ikke forlange denne aabnet.

Alle andre Skibe og Fartøjer, der ønsker at passere Broen, skal tilkendegive dette ved i en Afstand af mindst ½ Sm at afgive følgende Signal:

Om Dagen: Det internationale Flag N (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

Om Natten: Et hvidt Lys for Boven og en lang og en kort Tone med Dampfløjte eller Taagehorn.

## § 4.

Naar et Skib eller Fartøj viser eller har givet det i § 3 omhandlede Signal for at tilkendegive, at Broen ønskes aabnet, vil der fra den paa Klappillen anbragte Signalmast blive afgivet følgende Svarsignal:

- a. 1 rødt Lys, der betyder, at Gennemsejling er forbudt, eller at der skal ankres.
- b. 2 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende fra Nord kan passere Broen.
- c. 3 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende fra Syd kan passere Broen.
- d. Vises der foruden det under b. eller c. omhandlede Signal tillige et violet Lys, betyder det, at der skal varpes gennem Broen.

Saa vel om Dagen som om Natten vil et kraftigt Lydsignal (—) tilkendegive, at Broen trods det afgivne Signal for Gennemsejling ikke kan aabnes; saavidt Forholdene tillader det, vil desuden Signalet for Gennemsejling blive fjernet.

Indtil Passagesignalet modtages, skal Skibet holde sig i en Afstand af mindst 100 m fra Broen.

## § 5.

Broaabningen maa kun passeres af et Skib ad Gangen.

Saa fremt der er Udsigt til, at flere Skibe samtidig vil komme til at passere Broen fra samme Side, skal Skib eller Fartøj under Sejl have Fortrinsret fremfor Damp- eller Motorskib.

Ethvert Skib, der skal passere Broen, skal have et Anker for Klydset klar til at falde. Med Hensyn til Ankre, Rigning, Udenbordsfartøjer, Davider m. v. skal der være truffet alle fornødne Foranstaltninger til Undgaelse af Kollision med Broen.

## § 6.

Indenfor en Afstand af 200 m paa hver Side af Broen maa Damp- og Motorskibe kun gaa frem med den for Bevarelse af Skibets Manøvrevevne fornødne Fart; Sejlskibe skal afpasse Sejlføringen saaledes, at Passagen sker med moderat Fart.

## § 7.

Fortøjning ved Broen er forbudt. Ligeledes er det forbudt fra Baade og Fartøjer at bestige Broen.

Fartøjer, der passerer under eller langs med Broen, maa ikke derved benytte Baadshager imod denne.

## § 8.

Indenfor en Afstand af 400 m fra Broen (Kabelfelter) maa der kun aukres, naar det er bydende nødvendigt, f. Eks. for at afværge Paasejling af Broen; ved Opankring udenfor dette Omraade maa det paases, at Skibet ikke kommer til at ligge i Sejlløbet eller saa nær dette, at det under Svajning kan befrygtes, at det vil kunne blive til Hinder for Passagen gennem Broen.

Kommer et Skib i Drift, saaledes at der er Fare for, at det tørner mod Broen, bør Skibet saavidt muligt efterkomme de Anvisninger, der maatte blive givet af Brovagten for at afværge Broens Beskadigelse.

## § 9.

I øvrigt skal Skibe og Fartøjer, der befinder sig indenfor en Afstand af 200 m fra Broen, holde sig de af Brovagten givne Ordre efterrettelige.

Tror nogen sig forurettet af Brovagten, kan han forelægge Tisted Amdsraad, eventuelt Handelsministeriet, Sagen, men et af Brovagten givet Paabud skal i alle Tilfælde efterkommes.

Brovagten skal under Tjenesten bære Uniform (eller Uniformskasket), der gør hans Stilling kendelig.

## § 10.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra

5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelse maatte blive skadelidende.

## § 11.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 17. Juli 1939.  
(E. f. S. Nr. 22/1657 1939. Danske Lods, Side 470. Havnelods, Side 205).

**Kort, Farvaudsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korta eller  
Bogs Nr.

*England:*

- T Supplement No. 5 to South-East Alaska Pilot.  
R New Edition of Baltic Pilot, Vol. II.  
T Admiralty List of Wireless Signals, Vol. II, 3rd Edition; Supplement No. 2, 1939.  
R 1607 England, East Coast. — North Foreland to the Nore.  
R 3398 South Pacific. Anchorages in Ysabel island.  
R 1618 Plymouth Sound. — Cattewater.  
R 1757 Fiji Islands. — Nukulau island to Namuka island.  
R 2532 New Zealand. — Banks peninsula to Otago peninsula.  
R 2818 North America. — Hampton roads and Elizabeth river.  
R 2843 Chesapeake bay entrance.  
R 2901 Solomon islands to Ellice islands.  
R 3208 Solomon islands. — New Georgia.  
R 3403 Solomon islands. — Ysabel island.  
R 608 River Gambia entrance.  
R 1315 Bermuda. — The Narrows and St. George's harbour.

**Tillæg.****I. Østersøen.**

2036. Danmark. Rønne Havn S. t. W. Vrag uskadeliggjort. Afmærkning inddraget.  
Vraget af Motorjagt *Rita*, der laa sunket paa  $54^{\circ} 55' (18'') N. 14^{\circ} 40' (54'') E.$   
c. 11 Sm S. t. W. for Rønne Havn Bølgebryder er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 12 m. Vragafmærkningen er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 9/634 1939. Kort Nr. 189, 188, 180 og 181.)

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

2037. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Radiofyr atter i Virksomhed. Tonefrekvens og Rækkevidde forandret.  
*Middelgrunds Fort* Radiofyr paa c.  $55^{\circ} 43' N. 12^{\circ} 40' E.$  er atter i Virksomhed. Tonefrekvensen er nu 670 c/s og Rækkevidden c. 20 Sm.  
(E. f. S. Nr. 20/1549 1939. Fyr-Fort., Afdeling B, Side 10.)

**2038. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Tilsanding. Afmærkning flyttes midlertidig.**

1. c. 106 m E. for den E.-ligste hvide Stage med Halmvisk i *Bøgestrøm* gravede Rende skyder Sandet sig paa en Strækning af c. 50 m i en jævn Runding ind i Renden indtil tæt S. for Fyrlinien med en mindste Dybde af 2,5 m.

2. c. 245 m E. for den W.-ligste hvide Stage med Halmvisk skyder Sandet sig paa en Strækning af c. 60 m ind i Renden indtil c. 20 m fra Fyrlinien med en mindste Dybde af 2,5 m.

Afmærkningen ved Rendens S.-Kant vil midlertidig blive flyttet N.-efter uden for Tilsandingerne.

c. 55° 07' N. 12° 14',5 E.

(E. f. S. Nr. 7/491 1939. Kort Nr. 161, 190, 187. Søm.-Fort., Side 78, Nr. 3.)

**2039. (T). Danmark. Store-Bølt. Reersø Fiskerfyr midlertidig slukket.**

*Reersø* Fiskerfyr paa c. 55° 31' N. 11° 05' E. er slukket fra 8.--13. Juli d. A. paa Grund af Reparation.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****2040. (T). Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.**

Opmærksomheden henledes paa, at E.-Enden af *Norre-Mejlgrund* har forskudt sig i ESE.-lig Retning. To-Kosten, som i Søkortet angiver E.-Kanten af Grunden er for Tiden anbragt c. 100 m Syd for den i Søkortet angivne Plads og afmærker Sydkanten af *Norre-Mejlgrund*. E.-Grænsen af Grunden kan ikke nøjagtigt angives, ligesom Dybderne i *Haverslev* Bredning er upaalidelige. Opmaaling af det omhandlede Farvand vil snarest blive paabegyndt.

c. 57° 01' N. 9° 24' E.

(Kort Nr. 104. Søm.-Fort. Side 67, Nr. 14.)

**2041. c Danmark. Limfjorden. Svaneholm Ledefyr. Nyt Forfyr tændt. Fyr flyttet.**

E. f. S. Nr. 24/1837 og Nr. 25/1854 d. A. annulleres og erstattes med:

*Svaneholm* Ledefyr er atter tændt. Bagfyrets Plads er paa 56° 42' 06" N. 8° 15' 04" E. Forfyret staar 735 m c. NW. 1/2 W. for Bagfyret. Bagfyret vises fra en 11 m høj Gittermast. Iøvrigt er Fyrene uforandrede.

Fyrene leder fri af Høfde Nr. 72. Fyrene kan forskydes i Sideretningen, efter som Farvandet forandrer sig.

(E. f. S. Nr. 24/1837 og 25/1854 1939. Kort Nr. 104. Fyr-Fort. Nr. 568.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****2042. Danmark. Horns Rev. Horns Rev Fyrskib genudlagt.**

*Horns Rev* Fyrskib er atter udlagt paa Station paa c. 55° 34' N. 7° 20' E.

(E. f. S. Nr. 20/1554 1939.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

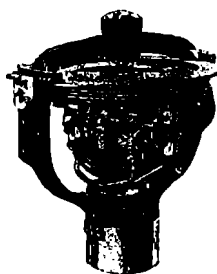
REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

MED

# Brown



GYRO  
KOMPAS

OG  
AUTOMATISK  
STYRING

OPNAAS

**NØJAGTIGHED**

**SIKKERHED**

**BESPARELSE**

AGENTER FOR DANMARK:  
**IVER C. WEILBACH & CO.**  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



**ALFRED OLSEN & CO. A/S**  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

## + DANSKE HAVNE +

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gaasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghava Brygge 6,8 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,6 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrationsnagen + 10 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 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderide. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Priftaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsformødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsømte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejs.

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

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

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1.40 Kr. og 2.25—2.75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet).

Toldhavnen. Tordokke 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 Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvands: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trækkhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havnsafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods-penge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller Indenfor Barren. — Bugsøring ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flakerihavn med overdækkede Lødperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havnsafgift: 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 Lods-tvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnsøpøng 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 Lødstakster af 1903 midlerlig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95.7 Meters Længde, 2 Flydekøkker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnsøpøng for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpøng 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 & 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjørgningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsboddning indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besejles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havnsafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Itende 7,6 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (6,6—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havnsafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsøring, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 6 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havnsafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsøring (se Lods.). Bugsøring faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 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 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## FRA UGE TIL UGE

### HANDELSKONGRESSENS LÆRE

Den store internationale Handelskongres har foreløbig sat sig Spor i de 29 Resolutioner, der blev vedtaget. Nu vilde det være naivt at tro, at alle disse Resolutioner vilde faa en større og varigere Betydning. Men som et samlet Hele virker de, og den klare, koncise Watson-Deklaration der direkte henvender sig til de seks største »Handelsnationer«, England, Frankrig, Amerika, Italien, Japan og Tyskland skulde kunne faa virkelig Betydning. En Lære har dog selve Handelskongressens Forløb at give Omverdenen: Den Lære siger, at naar blot Forretningsfolk kommer sammen og sagligt drøfter Problemerne, naar man til Enighed. Der skabes Resultater. Hvorfor skulde det saa ikke ogsaa kunne gøres paa andre Felter. Menneskene er ikke saa forskellige, hvad enten de er Forretningsfolk, Militære eller Politikere. De forskellige Landes Officerer — for ikke at tale om de menige — er sikkert lette at samle om dette: Krigen maa forhindres. Det vilde maaske virke ejendommeligt, men der er næppe Tvivl om, at hvis de Øverstkommanderende indenfor de forskellige Landes Hær, Flaade og Luftvaaben mødtes, vilde de kunne finde hinanden i et absolut Veto mod Krigen. Tilbage bliver saa Politikerne, selve Statsmændene der har det sidste afgørende Ord. Det er her, Vanskelighederne opstaar. Et gammelt Ord siger jo, at et Land har de Førere, det fortjener, og er det rigtigt, kan der naturligvis drages visse ulykkesvangre Konklusioner deraf. For dér er det jo nok, Tampen brænder. Enkelte — *nomina sunt odiosa* — af de Statsmænd, der i Øjeblikket leder Verdens Gang er ganske uimodtagelige for den nødvendige Samarbejds Aand, der saa klart gav sig til Kende paa Handelskongressen.

Propagandaapparatet er sat i Sving, og Fjenden stemplet efter Fortjeneste. Det er her — og her alene — Tampen brænder. Det tragiske og det frygtelige er, at det er disse Enkeltpersoner der skal afgøre Liv og Død, Krig og Fred. De enkelte Folk selv vil ikke under nogen Omstændighed Krig, Forretningsfolkene, hele Erhvervslivet vil det naturligvis heller ikke, for sikkert er det ogsaa, at Krig betyder Lamelse af det internationale Samarbejde der er saa bydende nødvendigt for Handelen og da i særlig Grad for Skibsfarten. De militære Ledere vil heller ikke Krig — og her er vi da, heldigvis, et Skridt videre end i 1914. Alene Statsmændene truer. Men endnu er der jo Haab, for ligesom man kan sige, at saa længe der er Liv, er der Haab, kan man sige, at saa længe der er Fred er der Haab om at Krigen kan undgaas. Og en kæmpemæssig Verdensopinion er imod denne Krig, denne Ødelæggelse af Værdier, af Menneskeliv og Menneskelykke. Lad os haabe, at denne Opinion er stærkere end de enkelte »stærke Mænd«.

### SKANDINAVIENS SKIBSFART STAAR SAMMEN

De nordiske Lande, der paa saa mange Omraader har fundet hinanden ikke mindst i denne alvorlige Tid, hvor de, der har fælles Haab og fælles Tro, søger sammen, har ogsaa indenfor Skibsfarten demonstreret endog usædvanlig Enighed. Man ser det saaledes i de svenske og norske Kommentarer til en-

gelske og amerikanske saavel som andre Landes Subsidiepolitik, der møder den skarpeste Fordømmelse og den samme Fordømmelse hos alle tre Lande. Det nytter jo ikke at søge at bagatellisere Sagen, gaar de store Nationer ind for et virkelig effektivt Skibsfarts-Subsidieprogram, saaledes som det er forelagt i de forskellige Landes nyeste Lovforslag, betyder det for de nordiske Lande en saa alvorlig Konkurrence, at Følgerne maa blive yderst alvorlige. Vi kan blive ved at gentage til Dommedag, at Skibsfarten er det eneste internationale Erhverv der findes; har den ulykkelige Selvforsyning og de øvrige nationalistiske Tendenser ædt sig ind i de forskellige Statssamfund, vil det betyde at de Lande, der paa Grund af deres Lidenhed ikke kan stille den fornødne Kapital til Raadighed, vil blive slaet ud eller i det mindst meget alvorligt handicapped. Men ligesom der ikke bliver Tale om nogen Militæralliance mellem de tre nordiske Lande vil man vel heller ikke gennem en aktiv Konkurrencepolitik indenfor Skibsfarten tage Handsken op. De tre Lande er enige i deres Synspunkter: Skandinavien Skibsfart staar sammen overfor de Lande, der har valgt den forkastelige Subsidiepolitik, men de maa — da deres Skibsfart er saa forskelligt betonet som den er, — vælge hver sin Vej at gaa. Let bliver det ikke, hvis Uvejret for Alvor bryder løs, og det er endda et Hverv, der intet har med Krig og andre unormale Forhold at gøre. Tværtimod, kan man næsten sige, for i det Tilfælde man faar manet Krigstruslerne i Jorden vil nye store Vanskeligheder melde sig. Det kæmpemæssige Rustningskapløb foraarsager jo netop, at der skaffes store Transporter, og hele Oprustningen har selvfølgelig betydet meget for Skibsfartens Beskæftigelse. Hvad sker der den Dag man ikke har Vaabentransport, Raavarer, der er nødvendige til Vaabenproduktion, Varer der skal oplagres med en Krigssituation for Øje at seje med — unægtelig et stort og alvorligt Problem. Den skandinaviske Skibsfart kan ikke konkurrencemæssigt tage Handsken op; den maa forsøge ad nye Veje, men den maa navnlig prøve at hindre, hvad hindres kan for at ødelægge den internationale Konkurrence, ødelægge Skibsfarten som internationalt Erhverv.

### BEREDSKABSKØBENE

Det kendte tyske Erhvervstidsskrift »Wirtschaftsdienst« gør i sit sidste Nummer opmærksom paa nogle Konsekvenser af de store Beredskabsindkøb, Konsekvenser, der er lige ubehagelige for alle Lande og derfor af almen Interesse.

Bladet gør opmærksom paa en hidtil upaaagtet Konsekvens af de store statslige Oplagringer, der har fundet Sted i en Række Lande. Disse Forraad maa lidt efter lidt fornyes, hvis ikke Varerne skal gaa til Grunde eller miste Størstedelen af deres Værdi. — Man maa altsaa være forberedt paa en ny statslig Forretning af betydeligt Omfang, hovedsagelig vedrørende importerede Raavarer. Det private Erhvervsliv maa finde sig i at blive trængt til Side og det frie Marked vil paa en forstyrrende Maade blive paavirket paa den ene Side af de vældige Indkøb, paa den anden Side af de mere eller mindre realisationsartede Udbud.

Konsekvenserne heraf kan naturligvis ikke forudses, men det private Erhvervsliv kommer til at lide derunder.

### BLOKADEPROBLEMET

Den truende Krigssituation har allerede flere Gange givet Anledning til Udtalelser om, hvordan man paa forskellige Felter skulde indrette sig, hvis Ulykken skete. Saaledes har Ekspræsident *Herbert Hoover* i en Tale stillet Forslag til Beskyttelse af Civilbefolkningen og Overførelse af Levnedsmidler til de krigsførende Lande. Han specificerede sit Forslag i 2 Punkter: 1) Skibe, der kun medfører Levnedsmidler, skal nyde Immunitet som Hospitalsskibe, kunne bevæge sig frit, ikke kunne blokeres og ikke maatte angribes af Krigsskibe eller Undervandsbåde, 2) Bombardementer skal begrænses til Kampzonerne eller Ammunitions- og Vaabenfabrikker, Civilbefolkningen skal derimod skaanes.

Til at overvaage Gennemførelsen af disse Forslag, foreslaar Hoover neutrale Iagttagere fra neutrale Stater. Disse Iagttagere skulde indenfor de krigsførende Stater fastslaa de normale Omstændigheder ved Bombardementer, hvoraf Civilbefolkningen blev ramt, ligesom de skulde lede Levnedsmiddeltilførslerne til blokerede Stater.

### EN GROS-PRISTALLET

Det danske En gros-Prisetal, der i Maj gik 2 Points op, er i Juni paany dalet 1 Point og er beregnet til 110 mod 111 i Juni 1938 og 100 i 1935.

Der har i Juni været en Nedgang paa 2 Points for animalske Levnedsmidler (til 115) samt for Brændsel og mineralske Olier (til 111). Foderstoffer samt Jern og Metaller er dalet 1 Point, medens Træ og Papir, Tekstil og Konfektion samt Huder, Læder og Skotøj er steget 1 Point. — Importvarer og Hjemmemarkedsvare er dalet 1 Point til 112 og 109, medens Eksportvarer er steget 1 Point til 103.

### ENGLANDS OVERSØISKE HANDEL

Idet engelske Forslag til Lov om Garanti til den oversøiske Handel, hvis Tekst nu er offentliggjort, hedder det, at en Forhøjelse fra 10 til 60 Millioner Lstr. eksklusive Rente kan ydes som Kreditter af Handelsministeriet i Tilfælde, hvor dette er overbevist om, at det sker i Landets Interesse.

Det vil erindres, at der, da det nye Eksport-Kreditlovsforslag blev fremsat, blev indført en ny Kategori af Kreditter, nemlig de Kreditter, som kunde ydes, naar det var i Landets Interesser, at saadanne Kreditter blev givet. Disse Kreditter var ganske uafhængige af de almindelige Handelskreditter. Alle de Garantier, der gives under det nuværende Lovforslag, vil blive givet under Handelsministeriets Ansvar. Den Rente, der er fradraget, vil variere med de forskellige Typer af Forretninger, men det ventes, at den i visse Tilfælde vil naa et betydeligt Beløb. Garantierne vil kun blive givet til eller til bedste for Personer, der driver Forretning i det forenede Kongerige.

Regeringen har besluttet at fremme denne Lovgivning, da den mener, at den vil faa en betydelig Virkning til at stimulere Eksporhandelen, især til de Lande, der for Tiden lider under økonomiske Vanskeligheder. Mange Lande er ivrige efter at forøge deres Indkøb af britiske Fabrikata, men de staar overfor økonomiske Problemer, der alvorligt indskrænker deres Købeevne paa de frie Markeder. Det forlyder, at der nu foregaar Forhandlinger med en Række Lande, og at praktisk talt hele Summen paa 60 Millioner Lstr., der skal bevilges, er baandlagt i Forvejen.

Forhandlingerne er imidlertid endnu ikke afsluttede.

I de fleste Tilfælde vil disse Kreditter dække Varer, der af Landene behøves til Forsvarsformaal som Ammunition og Materiel til Styrkelse af disse Landes respektive Forsvarsstyrker.

Transaktionerne under dette Lovforslag er af ren forretningsmæssig Natur.

### DANMARK, NORGE OG SVERIGES HANDELRFILAADEE

Det norske Veritas' Statistik for de nordiske Landes Handelsflaader i det forløbne Halvaar af 1939 saavel som for Aaret 1938 er nu udsendt.

Det fremgaar heraf, at Danmarks Handelsflaade har haft en Nettotilgang paa 4 Skibe og 11,704 Tons Brutto. Motorskibsflaaden er forøget med 11 Skibe og 26,954 Tons, medens Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 7 Skibe og 14,890 Tons.

Af den nybyggede Tonnage er der kommet 12 Skibe paa tilsammen 41,704 Tons Brutto, hvoraf de 11 Skibe er bygget i Danmark.

Fra Udlandet er der indkøbt 9 smaa Skibe paa tilsammen 2,196 Tons, og solgt til Udlandet 13 Skibe paa tilsammen 24,624 Tons. To Skibe paa tilsammen 5,919 Tons er forlist, og 2 Skibe paa tilsammen 1,653 Tons er ophugget.

Der er for Tiden under Bygning og bestilt i Danmark 338,340 Tons Brutto, og heraf er alene de 134,900 Tons for norsk Regning.

Den svenske Handelsflaade har haft en Nettoafgang af 9 Skibe og 882 Tons Brutto. Motorskibsflaaden er forøget med 10 Skibe og 24,390 Tons, og Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 18 Skibe og 25.147 Tons. Af Nybygninger har Sverige faaet 7 paa ialt 18,697 Tons, hvoraf et er bygget i Udlandet. Fra Udlandet er indkøbt 7 Skibe paa tilsammen 10.236 Tons og solgt til Udlandet 21 Skibe paa tilsammen 29,495 Tons, og 2 smaa Skibe er afrigget. Under Bygning er der i Sverige ialt 515,040 Tons.

Norges Handelsflaade har haft en Nettotilgang i Tonnage paa 119,127 Tons Brutto, men Antallet af Skibe er det samme, idet der er udgaaet 48 og kommet 48 til. Norges samlede Tonnagetal er nu ganske imponerende, idet det ligger oppe paa 4,776,770 Tons Brutto.

Statistiken for 1938 viser for Danmarks Vedkommende en Brutto-tilvækst af 40 Skibe paa tilsammen 65,712 Brutto Tons. Brutto-Afgangen har været 23 Skibe paa tilsammen 23,636 Tons. Netto-Resultatet bliver derefter en Tilgang paa 17 Skibe og 42,076 Tons. De foregaaende 6 Aar fra og med 1932 har alle vist Nedgang i Tonnagen, tilsammen for de seks Aar over 60,000 Tons.

Det norske Veritas opgør den danske Handelsflaade ved Udgangen af 1938 til 725 Skibe paa ialt 1,157,483 Brutto-Tons. Norsk Veritas medregner ikke Skibe paa under 100 Brutto Tons. Deraf Forskellen med det danske Skibsregisters Opgørelse, som pr. forrige Aars Udgang lød paa en samlet dansk Tonnage paa 2,002 Skibe og 1,189,175 Brutto Tons, heraf 1,326 Skibe under 100 Brutto Tons paa ialt 64,141 Brutto Tons.

For Norges Vedkommende har der i Følge Norske Veritas i 1938 været en Netto Tilgang paa 39 Skibe og 214,714 Tons, og Norges Handelsflaade talte ved 1938's Udgang 1,977 Fartøjer (over 100 Tons) paa ialt 4,658,593 Brutto Tons, mens Sverige havde en Netto-Afgang paa 10 Skibe, men en Netto-Tilvækst paa 30,147 Tons og besad ved Aarsskiftet en Flaade paa 1,232 Skibe og 1,544,797 Brutto Tons.

### OVERENSKOMSTERNE

Som meddelt i forrige Aars Beretning opsaagde Maskinmestrenes Forening og Dansk Sø-Restaurations-Forening inden Aarets Udgang de dagældende Overenskomster til Ophør den 1. April 1938.

Med Dansk Styrmandsforening opnaaedes derimod Enighed om at ændre Opsigelsesfristen paa 3 Maaneder til 2 Maaneder for at opnaa Tid til Forhandling uden at opsiges Overenskomsten.

Da Søværnets og Søfyrhødernes Forbund havde indmeldt sig i De Samvirkende Fagforbund, fortsattes



Forhandlingerne med disse Forbund efter de Regler, som er gældende for Overenskomst mellem Dansk Arbejdsgiverforbund og De Samvirkende Fagforbund.

Med Radiotelegrafisterne, der som omtalt i forrige Aars Beretning, ogsaa havde indmeldt sig i De Samvirkende Fagforbund, men for sent fremsendte deres Ændringsforslag, blev der ligeledes ført Forhandlinger.

De mellem Maskinmestrenes Forening og Dansk Dampskibsrederiforening førte Forhandlinger endte uden Resultat, hvorfor Forhandlingerne fortsattes i Dansk Arbejdsgiverforening og, da man heller ikke der kunde blive enige, hos Forligsmanden, der anbefalede, at der blev nedsat et Voldgiftsudvalg til Afgørelse af Tvisten. Da begge Parter kunde tiltræde dette Forslag, udnævnte den faste Voldgiftsret Prof., Dr. jur. *Paul Andersen* som Opmand. Som Voldgiftsmænd mødte for Dansk Dampskibsrederiforening Direktør *H. Gether* og Direktør *E. Møgaard* og for Maskinmestrenes Forening Formand *K. A. Rasmussen* og Maskinmester *Oluf Pedersen*.

Under Forhandlingerne havde Maskinmestrenes Forening allerede i Februar Maaned udsendt Ordre til de Maskinmestre, der havde været paamønstret i 1½ Aar, at de skulde opsiges deres Stillinger i Henhold til Sømandslovens § 15 med 1 Maanedes Varsel til Fratrædelse i første Havn, Skibet anløb efter 1. April 1938, og for de øvriges Vedkommende at de skulde give den overenskomstmæssige Opsigelse til Fratrædelse i dansk Havn.

Da en saadan Ordre om Fratrædelse i Udlandet med 1 Maanedes Varsel efter Dansk Dampskibsrederiforenings Formening absolut maatte være i Strid med Voldgiftskendelse af 25. November 1925 for saa vidt angik Maskinmestre med 3 Maaneders Opsigelse, krævede man, at denne Ordre blev tilbagekaldt, hvilket Maskinmestrenes Forening imidlertid nægtede.

Første Møde af Voldgiftsretten afholdtes Torsdag den 7. April og blev fortsat Fredag den 8. og Lørdag den 9. samt Tirsdag den 12., hvorefter der afsagdes følgende Kendelse:

## § 2.

Lønklasse I udgaar, saaledes at Lønklasse II bliver Lønklasse I, Lønklasse III Lønklasse II o.s.v.

Lønklasse I — Skibe under 850 B.R.T.

1. Maskinmester Kr. 480.— pr. Maaned  
2. „ „ 335.— „ „

Lønklasse II — Skibe mellem 850—1400 B.R.T.

1. Maskinmester Kr. 510.— pr. Maaned  
2. „ „ 365.— „ „  
3. „ „ 265.— „ „

Lønklasse III — Skibe mellem 1400—2000 B.R.T.

1. Maskinmester Kr. 540.— pr. Maaned  
2. „ „ 375.— „ „  
3. „ „ 275.— „ „

Lønklasse IV — Skibe mellem 2000—2500 B.R.T.

1. Maskinmester Kr. 575.— pr. Maaned  
2. „ „ 395.— „ „  
3. „ „ 285.— „ „

Lønklasse V — Skibe mellem 2500—3500 B.R.T.

1. Maskinmester Kr. 605.— pr. Maaned  
2. „ „ 410.— „ „  
3. „ „ 295.— „ „

Lønklasse VI — Skibe mellem 3500—5000 B.R.T.

1. Maskinmester Kr. 640.— pr. Maaned  
2. „ „ 455.— „ „  
3. „ „ 340.— „ „  
4. „ „ 275.— „ „

Lønklasse VII — Skibe mellem 5000—6500 B.R.T.

1. Maskinmester Kr. 680.— pr. Maaned  
2. „ „ 490.— „ „  
3. „ „ 365.— „ „  
4. „ „ 290.— „ „

Lønklasse VIII — Skibe over 6500 B.R.T.

1. Maskinmester Kr. 735.— pr. Maaned  
2. „ „ 545.— „ „  
3. „ „ 410.— „ „  
4. „ „ 330.— „ „

I alle Skibe, hvor I.H.K. er større end B.R.T., bliver Hyren beregnet efter den nærmest paafølgende Lønklasse.

Maskinassistenter.

1ste Aar Kr. 215.— pr. Maaned  
2det „ „ 235.— „ „  
Derefter „ „ 260.— „ „

## § 3.

Alderstillægget for 1. Maskinmester efter 10 Aars Tjeneste fastsættes til Kr. 85.— pr. Maaned.

2. Maskinmester oppebærer efter 10 Aars Tjeneste et Alderstillæg af Kr. 75.— pr. Maaned.

Under c. ændres »Maskinmester« og »Maskinmesters« til henholdsvis »Maskinofficer« og »Maskinofficers«.

11 d. ændres til følgende:

»For Tjeneste ombord i Tankskibe gives et Tillæg paa 5 pCt. af Gagen«.

## § 5.

Paragrafen affattes saaledes:

»For Undermaskinmestre og Assistenters gælder følgende Regler:

I Skibe, hvor der i Henhold til Loven skal være mindst 3 Maskinmestre, er Tjenestetiden i Søen 8 Timer i Døgnet.

I Skibe, hvor der i Henhold til Loven kun skal være 2 Maskinmestre ombord, maa Tjenestetiden ikke overstige 24 Timer i 2 paa hinanden følgende Døgn.

Naar Skibet paa Hverdage delvis er i Søen og delvis ved Land, ydes der kun Erstatning for Overtid, saafremt den samlede Vagt og Arbejdstid til Søs og ved Land overstiger 10 Timer i Døgnet. Paa Ankomst- og Afgangsdage betales ikke Overtid for Søvagt alene.

I Skibe, der sejler indenfor indskrænket Farl, maa den ugentlige Tjenestetid ikke oversige 63 Timer.

Ved Land er den normale Arbejdstid paa Hverdage 8 Timer, som lægges mellem Kl. 6—18.

I Skibe, hvor der foruden 1. Maskinmester er 3 eller flere Maskinofficerer, kan Maskinofficerernes Arbejdstid inddeles i Skift à 8 Timer, naar Skibet ligger i Havn i mere end 1 Døgn.

For Tjeneste udover, hvad der er fastsat i Stykke 1, 2, 3 og 4, samt for effektiv Vagttjeneste eller Arbejde ved Land udover 8 Timer daglig paa Hverdage eller paa Hjemlandets Søn- og Helligdage betales 2 Kr. pr. Time.

Ved effektiv Vagttjeneste ved Land forstaaes Vagt, hvor den Vagthavendes stadige Tilstedeværelse i Maskinrummet eller ved andet Hjælpemaskineri er nødvendig.

Endvidere regnes som effektiv Vagttjeneste den Tid efter Kl. 22, hvor en Maskinofficer af Hensyn til Lastning, Losning eller deslige har Tilsyn med Maskineriet og saaledes ikke maa gaa til Køjs.

Overtidsgodtgørelse kan ogsaa ydes som Frihed, naar Skibet ligger i dansk Havn eller i Fortsættelse af den aarlige Ferie. Dog kan der efter en Maskinofficers egen Anmodning gives lignende Frihed i Udlandet.

Fritiden kan ikke gives i mindre end en halv Dags Frihed, som enten lægges mellem Kl. 7—13 eller 12—17, og saaledes at denne skal være i Forbindelse med Nattefrihed, forudsat at Skibet ligger i Havn.

Afviklingen af Overtid med Frihed sker i Forholdet 8 Timers Overtid — 1 Dags Frihed indenfor et Tidsrum af 3 Kalendermaaneder efter den Maaned, hvori Tjenesten er udført«.

## § 7.

Under a. første Stykke affattes sidste Punktum saaledes: »Undermaskinmester og Assistenters erholder efter 1 Aars Tjeneste i samme Rederi en samlet aarlig Ferie med Gage og Kostpenge paa 2 Uger.«

3de Stykke udgaar.

4de Stykke affattes saaledes:

»Hvor Ferie undtagelsesvis ikke kan gives, erholder vedkommende i Stedet henholdsvis 3 Ugers eller 2 Ugers Gage og Kostpenge.«

I 5. Stk. ændres »Kr. 3.75 pr. Dag« til »Kr. 3.85 pr. Dag.«

Under b. ændres 2. Punktum til følgende:

»Hvor Ferie undtagelsesvis ikke kan gives, erholder vedkommende i Stedet 6 Ugers Gage og Kostpenge.«

Som nyt Stykke f. tilføjes:

»Hvis en Maskinofficer afmønstres efter 6 Maaneders Tjeneste, udbetales Feriegage plus Kostpenge pro rata.«

## § 8.

Forplejningsgodtgørelsen fastsættes til Kr. 4,30 pr. Dag. Som nyt Stk. tilføjes:

»Afløsningmestre erholder Retten til Forplejning og Gage i Henhold til Sømandsloven.«

## § 9.

Under f. ændres »800 IHK« til »600 IHK«.

Under g. ændres »ved hans Forplejning« til »standsmaessig Forplejning«.

Kostpenge fastsættes til Kr. 4,60 om Dagen.

Under j. affattes 2. Stykke saaledes:

»Naar 1. Maskinmester ikke spiser i Salonen, har han Ret til at faa serveret i sit Kammer. Han skal da have samme Forplejning og Betjening som Skibsførelsen.«

Under m. indføres efter »Ordre: « eller bliver hjemsendt som Syge eller efter Sygdom«.

## § 10.

Paragrafen affattes saaledes:

»Denne Overenskomst træder i Kraft fra og med 1. April 1938 og kan opsiges fra begge Sider med 3 Maaneders Varsel til Ophør en 1. April, dog tidligst 1. April 1940.

Saafremt det af Det Statistiske Departement i November 1938 offentliggjorte Pristal skulde afvige 6 Points eller mere fra det i Februar 1938 offentliggjorte Pristal,

skal hver af Parterne være berettiget til at opsige Overenskomsten til Ophør 1. April 1939.\*

Efter Kendelsens Afsigelse kunde der mellem Foreningerne ikke opnaas Enighed vedrørende Fortolkning af Overenskomstens § 5, Stk. c, og Professor Poul Andersen blev derfor anmodet om at afgøre Spørgsmaalet, hvorefter Professoren afgav følgende Fortolkning:

»Naar Skibet paa Hverdage delvis er i Søen og delvis ved Land, og Arbejde udelukkende udføres i Søen, maa Arbejdstiden i Henhold til ovenstaaende ikke uden Overtidsbetaling overstige det i Stk. a & b nævnte Timeantal paa henholdsvis 8 eller 10 respektive 14 Timer (24 Timer i 2 paa hinanden følgende Døgn), hvorimod der paa saadanne Dage, naar Arbejde udføres baade i Søen og ved

Land uden Overtidsbetaling kan kræves 10 Timers Arbejde i Skibe henhørende under Stk. a, men ligeledes kun 10 Timers Arbejde i Skibe henhørende under Stk. b.

F. Eks. har en Undermaskinmester eller Assistent under Punkt a paa Ankomst- og Afgangsdage med 10 Timers Tjeneste i Søen alene Krav paa 2 Timers Overtidsbetaling, hvorimod han ikke har Krav paa Overtidsbetaling, dersom 10 Timers Tjeneste udføres dels i Søen og dels ved Land.

En Undermaskinmester eller Assistent under Punkt b med 14 Timers Tjeneste i Søen alene paa Ankomst- og Afgangsdage har intet Krav paa Overtidsbetaling, hvorimod han, dersom 14 Timers Tjeneste udføres dels i Søen og dels ved Land, har Krav paa 4 Timers Overtidsbetaling.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Københavns Havn

Ændringer i det under 4. Juli 1928 udfærdigede Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Københavns Havn: Reglementets § 9 affattes saaledes:

Knippelsbro og Langebro aabnes for Passage fra Kl. 5.00—Kl. 20.00 (i Tiden 1. November—28./29. Februar dog fra Kl. 6.00—20.00), herfra undtaget Tiden fra Kl. 6.40—Kl. 7.00, Kl. 7.40—Kl. 8.00 og Kl. 8.40—Kl. 9.00, inden for hvilke Tidsintervaller Broaabning kun vil finde Sted i Tilfælde, hvor Nødvendigheden kræver det.

Paa Søn- og Helligdage aabnes disse Broer dog kun fra Kl. 7.00—Kl. 10.00 og fra Kl. 17.00—Kl. 18.00. Paa Grundlovsdagen aabnes Broerne fra Kl. 5.00—Kl. 12.00 samt fra Kl. 17.00—Kl. 18.00.

I Tiden fra Brotidens Slutning til den Begyndelse den følgende Morgen kan, naar Forholdene tilsteder det, Broerne aabnes efter Begæring til de respektive Brofogder, hvilken Begæring maa være fremsat senest 1 Time før Bropersonalet forlader Broerne om Aftenen (Søn- og Helligdage og Grundlovsdagen senest ½ Time før Personalet forlader Broerne om Eftermiddagen). Der fastsættes da ved Aftale med Brofogden et Tidspunkt for vedkommende Skibs Passage. Finder Skibspassagen Sted over 1 Time efter det saaledes fastsatte Tidspunkt, bliver der at erlægge en Ekstrabetaling, hvis Størrelse fastsættes af Havnedirektøren. Finder derimod Skibets Passage Sted inden Forløbet af 1 Time fra det fastsatte Tidspunkt, er Passagen gratis. Paa Søn- og Helligdage mellem Kl. 10 og Kl. 17 (Grundlovsdagen mellem Kl. 12 og Kl. 17), kan Brooplukning finde Sted efter Begæring til de respektive Brofogder senest ½ Time, før Personalet forlader Broen om Formiddagen. Der betales da af vedkommende Skib den af Havnedirektøren fastsatte Godtgørelse for Bropersonalets hele Mødetid i denne Anledning.

Reglementets §§ 34 og 35 slaas sammen til een Paragraf. og en ny § 35 indføres, hvorved disse Paragraffers Affattelse bliver følgende:

#### § 34.

Enhvert Fartøj, der opholder sig i Havnen, skal hejse Nationalflaget, naar det forlanges af Havnepolitiet.

Enhvert Fartøj, der gaar gennem Bomløbet, skal til den der posterede Vagt opgive dets Navn og Hjemsted og Skibsførerens Navn tillige med Stedet, hvorfra det kommer, eller hvortil det gaar.

#### § 35. (Ny).

Passage igennem Københavns Havn er under Bødeansvar, jfr. nærværende Reglements § 45, forbudt Skibe og Fartøjer uden Ærinde til Havnen, medmindre Skibene kan passere under saavel Knippelsbro og Langebro uden Oplukning.

Hvilket tjenstlig meddeles til Efterretning.\*

### Reglement for Ordens Overholdelse i Skælskør Havn

Sejladsen til Skælskør Havn foregaar ad det uddybede Løb over Skælskør Yder- og Inderfjord, for hvilket Sejlløb de i Bekendtgørelse af 29. Juli 1927 fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart anførte Bestemmelser er gældende:

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

- Mod Nord: En ret Linie gennem det nordøstligste Hjørne af Havnefogedhusets Have tværs over den fra Skælskør Nord forende Afløbskanal.
- Mod Nordvest og mod Øst: Landgrænserne.
- Mod Sydvest: En ret Linie fra et Punkt Sydvest for Fiskerihavnen til et Punkt 20 m Vest for Roklubens Baadhus. (Linien er markeret ved 2 mindre Baaker paa 1½ m Højde over Jorden og anlagt i Strandkanten).

Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra Nord til Syd er følgende:

- Inderhavnen.
- Yderhavnen.
- Fiskerihavnen.

For det under Havnen hørende Omraade har Ministeriet i Henhold til Lov af 30. Januar 1875 om Udfærdigelse

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

af reglementariske Bestemmelser for Benyttelsen af Havne m. m. stadfæstet følgende Reglement:

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder de i den af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart under 29. Juli 1927 udfærdigede Bekendtgørelse angaaende »Særlige Regler for Sejlads i indre danske Farvande« anførte Bestemmelser.

For Overholdelse af Orden gælder det i Ministeriet for offentlige Arbejders Cirkulære af 19. November 1931 omhandlede »Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)«.

Nærværende Reglement træder i Kraft den 1. Oktober 1939, og samtidig ophæves det af Ministeriet for offentlige Arbejder under 19. November 1895 stadfæstede »Reglement for Ordens Overholdelse i Skælskør Havn« med senere Ændringer af 20. Januar 1910 og 8. Oktober 1924.

### Reglement for Ordens Overholdelse ved Vasebroen i Skælskør Fjord

Sejladsen til Vasebroen foregaar ad det uddybede Løb i Skælskør Yderfjord, for hvilket Sejlløb de i Bekendtgørelse af 29. Juli 1927 fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart anførte Bestemmelser er gældende:

Det til Broen hørende Søomraade omfatter Farvandet inden for en Afstand af 30 m fra Broens Sider og Yderende.

For det under Broen hørende Omraade har Ministeriet i Henhold til Lov af 30. Januar 1875 om Udfærdigelse af reglementariske Bestemmelser for Benyttelsen af Havne m. m. stadfæstet følgende Reglement:

For Sejladsen inden for Broens Omraade gælder de i den af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart under 29. Juli 1927 udfærdigede Bekendtgørelse angaaende »Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand« anførte Bestemmelser.

For Overholdelse af Orden gælder det i Ministeriet for offentlige Arbejders Cirkulære af 19. November 1931 omhandlede »Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. (ved) danske Havne (Broer)«.

Nærværende Reglement træder i Kraft den 1. Oktober 1939, og samtidig ophæves det af Ministeriet for offentlige Arbejder under 19. November 1895 stadfæstede »Reglement for Ordens Overholdelse i Skælskør Havn« med senere Ændringer af 20. Januar 1910 og 8. Oktober 1924.

### Liggetids-Beregning

Et Skib lastede i December 1938 en Ladning Soyabønner i Dairen og der opstod derved Disput om Liggetidsberegningen. Danske Rederes Retsværn tog Sagen op og omtaler den i den nylig udsendte Beretning. Med Hensyn til Liggetiden bestemte Certepartiet, at der var tilladt Befragterne 1 Liggedag for hver 600 Tons til Lastning. Liggedagene skulde være »weather working days« og begynde 24 Timer efter, at Skibet var rede til at laste, og Kaptajnen havde givet skriftlig Notice indenfor Kontortiden, 10 a.m. til 5 p.m., Lørdage 10 a.m. til 2 p.m.

Torsdag den 8. December ankom Skibet til Lasthavnen og ankrede paa Reden. Lørdag den 10. Kl. 10 a.m. indgav Kaptajnen Notice, og Liggetiden skulde da dreje 24 Timer efter, men da den 11. var Søndag, talte Liggetiden først fra Mandag den 12. Kl. 0. Der var til Lastningen tilladt 10 Dage 12 Timer 15 Minutter, men Arbejdet begyndte først den 18. December, fordi Skibet ikke kunde faa Kajplads før denne Dato Kl. 10 a.m. Medens man ventede paa at komme til Kaj, regnede eller sneede det et Par Gange, nemlig den 12. December 2 Timer 30 Minuter, den 16. December 24 Timer og den 17. December 3 Timer 30 Minutter.

I Liggetidsberegningen fratrak Befragternes Agenter i Dairen hele den Tid, det regnede eller sneede, og da Skibet var tillastet den 21. December Kl. 20,30, kom Agenterne til det Resultat, at Rederiet skulde betale Despatchmoney i Henhold til Certepartiet for 4 Dage 4 Timer 45 Minutter à 15-0-0 Lstr. pr. 24 Timer lig 62-19-5 Lstr., med hvilket Beløb Rederiet blev debiteret.

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Frugtmarkedet har ogsaa i den forløbne Uge været særdeles roligt.

Kornmarkederne har været stille. River Plate tog enkelte handige Baade til Minimalrate Betingelser til U.K.Cont., ligesom enkelte Baade sluttedes til Spanien og Middelhavet til Rater omkring 20/3d., Basis Nordspanien, 21/9d., spansk Middelhavshavn. Der er stadig nogen Efterspørgsel efter Juli/August og September Tonnage paa Minimalratevilkaar, ligesom Befragterne er interesseret i ny Høst, d.v.s. December/Januar Lastning til Minimalraten. Fra Australien har der ingen Efterspørgsel været, hverken for U.K.Cont. Destinationer eller for Losning i Østen. Der noteres i Øjeblikket en enkelt Ordre »subject selling« for September Lastning til U.K. til Minimalraten. Fra St. Lawrence er der sluttet enkelte Baade for Korn til U.K. for Juli og August til Minimalraten, ligesom en enkelt Baad sluttedes Gulf/U.K. heavy grain til Minimalraten. Der synes at være en Smule mere Efterspørgsel efter Korn Tonnage fra saavel St. Lawrence som Golfen til England. Fra Sydafrika sluttedes et Par engelske Motorskibe paa 8,000 tons til 16/-, Basis Cape Town, Antwerpen eller Rotterdam August/September Lastning.

For de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende er der kun lidet nyt at fortælle. Der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Scrapjern fra U.S. Atlantic og Golfen til U.K. og Gdynia. Northern Range/U.K. er sluttet til 18/- og 20/6d. blev betalt U.S. Atlantic/Gdynia. Der søges ogsaa enkelte Baade for Scrapjern fra U.S. Atlantic og Gulven til Japan. Raterne ligger omkring 20/6d. à 21/-, Basis Gulf Lastning.

Der har været en Smule bedre Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker fra Cuba og San Domingo til U.K.Cont. Befragternes Idé ligger omkring 17/6d. fra Cuba til U.K. for stor Tonnage, men denne Rate synes ikke tilstrækkelig tiltrækkende for Rederierne.

Pacifickystmarkederne er nærmest uforandrede. Der har været en Smule livligere Efterspørgsel efter Tonnage paa f.i.o. Basis fra British Columbia til U.K., og 4/5 Baade blev sluttet for saadan Forretning til Rater omkring 24/3d. Dette kan gentages for Lastning helt hen til Oktober/November. Scrapjern er sluttet fra Portland/Seattle Range til Japan til \$4.-, hvilket kan gentages. Lumber Traden til Østen ligger helt stille, hvorimod der er en Smule Efterspørgsel efter Tonnage for Træ til Australien. Engelsk 480.000 Balefod Motorskib opnaaede £7.000.- til 1 Havn Syd-

ney/Adelaide Range August Lastning, hvilket kan gentages.

Østens Markeder er stadig meget rolige. Soyabønner viste slet ingen Interesse for Tonnage, men der er en svag Mulighed for, at der kan placeres en September Baad til omkring 23/-.

Fra Saigon er sluttet liner space til 24/- til p.p. U.K./Nordfrankrig, og der er Mulighed for at placere et helt Skib til 24/6d. til sædvanlige franske Destinationer.

Fra Indokina sluttedes et Par norske 7.000 tons Motorskibe til St. Lawrence for Antracit til 19/3d., hvilket kan gentages, ligesom Befragterne er aabne for Tonnage til U.S. Atlantic til omkring 20/-. Der søges ogsaa Tonnage til Frankrig til 21/6d. paa sædvanlige f.i.o. Betingelser.

De indiske Markeder viser meget ringe Interesse for Tonnage. Raten er nominelt 27/6d. fra Madraskysten med 2/6d. mindre for Lastning Vestkyst Forindien til U.K.Cont. Kul fra Calcutta til Shanghai sluttedes til 7 1/2 Rupees.

De europæiske Markeder viser jævn Aktivitet. Paa Trælastmarkederne synes Udviklingen stadig at tendere i Redernes Favør, og selv om man naturligvis langt fra kan tale om nogen »boom«, er de Rater, der betales, dog relativt tilfredsstillende.

De udgaaende Kulmarkeder er stille. Raten ligger uforandret omkring 8/- fra Wales til Port Said og 9/- fra Wales til Buenos Aires.

Fra Middelhavet er der relativ god Efterspørgsel efter Tonnage for Erts, Fosfat o.s.v., og Raterne var en Smule fastere.

Fra Sortehavet sluttede Russerne et Par 7.000 Tonnere for Erts til Porsgrunn til 12/3d. og til Gøteborg til 11/9d.

Paa Timechartermarkedet har der været meget lidt Forretning. Et dansk Motorskib rapporteres sluttet i Fortsættelse af nuværende Certeparti for 12 Maaneder til en Rate, der ligger omkring 5/3d. Iøvrigt cirkulerer der et ikke helt ubetydeligt Antal Ordre, fortrinnsvis for moderne Dieseltonnage, for saavel korte som længere Perioder, men det synes som om Rederne i Øjeblikket foretrækker at se Udviklingen an, og i hvert Fald synes ingen villige til at slutte den sædvanlige 11 1/2 Knobs Type Baad til under 5/-, og for den hurtigere Type paa omkring 13 Knob forlanger Rederne omkring 6/3d. for 12 Maaneder.

I Vestindiafarten ligger Raten omkring \$1.50 for 3,000 Tonnere for Rundture eller 2/3 Maaneder.

Rederiet mente, at den Tid det regner eller sner medens Skibet venter paa Kajplads, skulde tælles med som Liggetid under Hensyn til, at der jo alligevel ikke blev arbejdet. Problemet blev forelagt Foreningen, og da Certepartiet indeholdt en Bestemmelse om, at Disputer skulde afgøres ved Voldgift i London, indhentede Foreningen et Responsum fra dens Advokater dér. Advokaterne kom til den Konklusion, at det maatte være uden Betydning, om Regnvejrperioderne faldt, før Skibet kom til Kajplads, og det af Rederiet hævdede Synspunkt mente man ikke vilde kunne gennemføres efter engelsk Ret. Derimod udtalte Advokaterne, at Befragterne ikke var berettiget til uden videre at undtage al den Tid, hvor det havde sneet eller regnet. Ved en engelsk Dom var det saaledes statueret, at nogle faa Timers Regn ikke medfører, at Liggetiden afbrydes, og dette vilde i den foreliggende Sag betyde, at der kun kunde være Tale om at undtage fra at tælle

som Liggetid den 16. December, hvorimod den 12. og den 17. December maatte medregnes fuldt ud.

Paa Grundlag af Foreningens Advokaters Responsum udsærdigede Rederiet et Time-Sheet, ifølge hvilket Skibet skulde belaje Despachmoney for 2 Dage 15 Timer 45 Minutter svarende til 39-16-11 Lstr. Dette Time-Sheet blev sendt til Befragterne med Krav om at faa refunderet Differencen, 23-2-6 Lstr. Da Befragterne imidlertid fastholdt den af deres Agenter foretagne Liggetidsberegning, tog Foreningen Sagen op mod dem. Befragterne forelagde nu Sagen for deres London Kontor, og efter at have indhentet dets Udtalelse erklærede man, sig villig til at kreditere Rederiet med den krævede Difference. En lignende Disput opstod i Lossehavnen Hamburg, og Befragterne godtgjorde ligeledes dér Rederiet en Despach-Difference paa 1-7-6 Lstr.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Den dansk-litauiske Kontrakt-Strid endt

Litauisk Telegrambureau meddeler: Besjæede af Ønsket om at afslutte den beklagelige Strid om de Betalinger, der tilkommer Firmaet Højgaard & Schultz for Jernbane- og Havnearbejder, det har udført i Litauen, har Repræ-

sentanter for den danske og den litauiske Regering i Kavnas underskrevet en Protokol, der definitivt afgør dette Spørgsmaal.

De Arbejder, om hvilke der har staaet Strid, udfortes af Højgaard & Schultz saa langt tilbage som 1930—32, og

der var Tale om en Kontraktsum paa 25 Millioner Lei, hvilket svarer til ca. 20 Millioner Kr.

Efter Arbejdets Afslutning opstod der imidlertid en Strid om visse Dele af Beløningen, idet der opstod en Meningsforskel med Hensyn til Forstaaelsen af Kontrakten, og siden da har Spørgsmaalet staaet aabent. I December 1936 afsluttedes imidlertid en Forligs- og Voldgiftstraktat mellem Danmark og Litauen, og i Henhold hertil nedsattes en Voldgiftsret, som altsaa nu har bragt Sagen helt ud af Verden. De nærmere Enkeltheder i Kendelsen og Størrelsen af den endelige Afviklingssum har Ingeniør Højgaard ikke ønsket at oplyse paa nærværende Tidspunkt.

Voldgiftsretten, der har haft Spørgsmaalet til Behandling, havde til Formand en Hollænder, den tidligere Udenrigsminister Jonkheer *H. van Karnebeek*. De to Medlemmer, der var udnævnt af den danske Regering, var Minister *A. Oldenburg* i Paris og den tidligere franske Ambassadør i København, *Vicomte de Fontenay*. De to Medlemmer, der var udnævnt af den litauiske Regering, var Professor *N. Roemeris* og Generalsekretær *Dr. Chr. Lange*.

#### Eksamensresultater

Svendborg Navigationsskole har afsluttet Sommereksamen med det Resultat, at 20 bestod Skibsførereksamen, 7 Styrmandseksamen, 3 Sætleskipperprøven, 9 Kystskipperprøven, 2 Radioekspedientprøven med 1. Klasses Certifikat og 3 Radioekspedientprøven med 2. Klasses Certifikat.

Eleverne, der tog Skibsførereksamen, var følgende:

O. B. Christensen, Sæby, 129 Point, H. Fallesen, Aabenraa 127, H. Gregersen, Sønderborg 99, E. Gudme, Nyborg 97, A. Gydesen, Sønderborg 127, H. N. Hansen, Tinglev 146 Udm., J. Skytte Jacobsen, Færøerne 91, P. V. Jacobsen, Færøerne 100, E. Kanstrup, Rudkøbing 137, Th. Markert, Ballen 146 Udm., O. T. Markussen, Ryslinge 115, Aa. Mortensen, Herning 153 Udm., Aa. H. Mortensen, Bogo 101, H. Pedersen, Østerhæsinge 139, H. M. Pedersen, Brenderup 128, H. E. Petersen, Troense 157 Udm., S. A. Petersen, Aabenraa 137, O. Rasmussen, Kirkeby 94, H. Schulle, Egersund 118, og H. Sørensen, Endelave 110 Point.

Styrmandseksamen blev bestaaet af:

N. H. Ammersbøl, København, 163 Point, Bidstrup, Bornholm 106, A. Grønkær, Tisted 159, R. V. Hansen, Odense 120, E. Kolster, København, 120, E. Meyer, Asperup 153, og K. G. Michelsen, Aarhus 126 Point.

#### Stort Kanal-Projekt

Der har ofte været talt om at forbinde Oder med Donaufloden og fra Oder føre en Kanal til Elben, saa at der dannedes en Vandvej fra Nordsøen til Sortehavet. De sidste Tidens politiske Begivenheder og ikke mindst Tysklands Arbejde for at naa frem til Sydøsteuropa har givet denne Plan nye Muligheder, og Anneksionen af Østrig og Tjeckoslovakiet har gjort Planen gennemførlig. Der er nu Planer i Gang om at føre Oder-Donau-Kanalen gennem Tjeckoslovakiet og herfra føre en ny Gren til Elben ved Pardubitz, hvorfra man kan sejle i den udvidede Elben til Nelnik, hvor denne Flod giver naturlig Lejlighed til Sejlads.

#### 20 Knobs Motorbaad

Paa Vordingborg Baadebyggeri, der indehaves af Baadebyggerne Rasmussen og Egholm, er man for Tiden i Gang med Bygningen af en 35 Fods Motor-Krydser.

Baaden bygges af fuld Mahogni, Spanterne samles med rustfrit Staal, og Klædningen lægges Diagonalt. Der bliver Kahyt For og Agter, og Styrehus midtskibs. Baaden bliver dobbelt-skruet, og faar ogsaa 2 Ror. Til Drivkraft anvendes 2 Stk. Ford Marinemotorer paa hver 85 HK., der skal kunne give Baaden en Fart paa 20 eng. Mil.

Baaden er konstrueret af den kendte engelske Konstruktor Fred. Cooper, der har tegnet den berømte, hurtige Baad »Blue Bird«, og den bygges til Direktør H. C. Brorson, Vordingborg. Den skal være færdig i August Maaned i Aar.

#### Fredericias nye Havn

Torsdag den 6. Juli foregik i Fredericia den store Havneindvielse og samtidig fejredes 90 Aaret for Fredericiaslaget. Havnen og Byen var smykket med Hundreder af Flag.

Lige over Middag begyndte Havneindvielsen, og ved 2-Tiden ankom Kongeskibet »Dannebrog« med Kongeparret samt Prins Knud og Prinsesse Caroline Mathilde om Bord. Kongeskibet gled ind i det nye Havnebassin, efter at dets Stævn havde sprængt den rød-hvide Snor, som var udspændt mellem Molerne. Derved havde »Dannebrog« officielt indviet den nye Havn.

Stiftamtmand *Herschend*, Vejle, bød de Kongelige Velkommen, hvorefter Kongen skridtede den lange Front af Soldaterforeningsmedlemmer af.

Derefter begyndte den egentlige Indvielseshøjtidelighed, hvor der blev holdt Taler af Borgmester *Frantz Hansen*, Statsminister *Stauning* og Formanden for Sannenslutningen af danske Havne, Borgmester *H. P. Jensen*, Nykøbing F. Den officielle Indvielse markeredes i øvrigt ved

Kanonsalut fra Volden, hvor der var rejst en høj Flagmast, skænket af Det forenede Oliekompagni.

#### Tanskibenes Oplægning

Markederne for Tanktonnage er fortsat meget stille, og Raterne viser nedadgaende Tendens. Flere og flere Tankers bliver oplagt, og da der nærmer sig en Række usluttede Skibe, maa man gaa ud fra, at Oplæggernes Antal snart vil naa fem Sæse, hvoraf ca. et Dusin Amerikanere.

I »clean« transatlantisk Fart rapporteres ingen Slutninger, men i »dirty« Trade er der gjort nogle enkelte Befragtninger. Raterne kan i Dag anslaaes til 9 Sh. fra Aruba, 10 Sh. 6 d. fra U. S. A. Gulden til U.K.Cont.

Fra Sortehavet sluttedes kun et Par mindre Skibe for »clean«, medens »dirty« Trade var helt negligeret.

I Stillehavsfart er der kun en Ordre fra Californien til U.K.Cont. for let Olie, medens en 10,000-Tonner nævnes sluttet for tung Olie fra Bahrein til Teneriffe til 15 Sh. 6 d. for September-Lastning.

Der rapporteres ingen Slutninger paa T/C Basis, men en Del Efterspørgsler cirkulerer.

#### American Seantie Line og Norge

American Seantie Line, der —som bekendt— i en Aarrække har drevet Liniefart paa Østersøen, vil som nævnt i sidste Nr. fra i Sommer oplage Besejling paa Norge. Bergen eller Stavanger bliver eneste Havn for Udgaende, og første Sejlads derfra finder Sted den 16. Juli med 9000-Tonneren »Southfolk«, nærmest som Prøvetur. Regelmæssige 14-Dages Sejladser oplages fra 15. August.

Efter Undersøgelser, som Norges Handels- og Søfartstidende har foretaget, skulde American Seantie Lines Konkurrence ikke medføre nogen Fragtkrig for den norske Amerikalinie, da begge Linier er Medlemmer af Atlanterhavskonferencen, men man ser naturligvis med en vis Bekymring paa Udviklingen som et Led i Bevægelsen: »amerikanske Varer i amerikanske Skibe«, idet de amerikanske Importvarer til Norge overvejende sælges med Fragten betalt, saaledes at de amerikanske Eksportører har Magt over Valget af Linie.

#### Dansk Fiskeriforenings Generalforsamling

I flere Dage har Dansk Fiskeriforening holdt Generalforsamling i København. Møderne gik med Drøftelser af et Udkast fra Bestyrelsen til nye Love, der dog ikke adskiller sig væsentligt fra de nugældende. Repræsentanten for Vejle Fjords Fiskere, Hr. Niels Madsen, fremsatte nogle Ændringsforslag, der bl. a. tilsigter at give Jylland en fyldigere Repræsentation i Bestyrelsen og lade de enkelte Landsdele vælge deres egne Bestyrelsesmedlemmer, men det blev fraraadet af Formanden, Hr. M. C. Jensen, da det, efter hans Mening vilde virke splittende. Ændringsforslagene forkastedes derefter med 40 St. mod 16, og Bestyrelsens Lovudkast godkendtes.

Et andet Ændringsforslag om, at kun Erhvervsfiskere har Stemmeret i Fiskerispørgsmaal paa Generalforsamlingen, forkastedes ligeledes. Det skal blive som hidtil, at de lokale Foreninger har Ret til at sende de Repræsentanter, de vil, selv om de ikke udelukkende lever af Fiskeri.

Fra Aalbæk Fiskeriforening forelaa Forslag om, at Staten opretter Makrelsalterier til Aflastning af Markedet, naar Makrelfiskeriet er særlig stort, saaledes at Prisen bliver urimelig lav. Man henviste til, at noget lignende eksisterer i Sverige, og man ønskede Salterier oprettede i Frederikshavn og Skagen. Byggeomkostningerne ansloges til 15.000 Kr., og desuden skulde Staten yde et Driftslaan paa 100.000 Kr. Til Gengæld skulde Staten have det eventuelle Overskud.

#### Festlig Stabelafløbning paa Aalborg Værft

Under stor Højtidelighed døbte Kronprinsesse *Ingrid* i Lørdags det nye Passager- og Fragtskib, som den islandske Stat har bestilt i Aalborg.

Præcis Kl. 11,30 ankom Kronprinsessen og Kronprinsen til Aalborg Værft, hvor der var samlet en lang Række Gæster, bl. a. den islandske Minister i Danmark, *Sveinn Björnsson*, Kabinettssekretær *Sveinbjörnsson*, Hofjægermester *Custenskiold* med Frue, sødt Prinsesse *Dagmar*, Stiftsamtmand *Berner*, Borgmester *Jørgensen* og Frue, Folketingsmand, Statsrevisor *Vanggaard* m. fl.

Kronprinsparret blev ved Indgangen til Værftet modtaget af Repræsentanter for Værftets Ledelse, og efter en kort Kur gik Selskabet til den flagsmykkede Tribune foran det nye Skib.

Her holdt Skibsreder *Iver Lauritzen* en kort Velkomstale, ligesom Minister *Sveinn Björnsson* talte ganske kort, hvorefter Kronprinsesse *Ingrid* knuste Champagneflasken mod Skibets Stævn og døbte det med Navnet »Esja«. I samme Øjeblik begyndte Skibet at glide ned ad Beddingen, og tog saa Sekunder efter Vandet.

Direktør *Poul Hansen* takkede Kronprinsessen og overrakte som Gave fra Værftet en Broche i Platin og med Brillanter. Selskabet gik derefter op til et stor Tell, rejst foran Værftets Hovedbygning, og her fandt en Reception Sted.

**Endnu et fransk Sejlskib til Marstal**

Skibsreder E. B. Kromann, Marstal, har købt endnu et Skib i Frankrig. Denne Gang drejer det sig om Topsejlskonneren »Oceanide«, der er paa 129 Brutto Register Tons. Det er det ottende Skib, som Skibsreder Kromann har købt i Frankrig. Skibet kommer til Marstal i Slutningen af denne Maaned.

**Den nye Lodsbaad**

Den ny, moderne Lodsbaad »Skagen« ankom forleden til Skagens Havn fra Orlogsværftet. Den førtes af Lodsformand Pihl, Frederikshavn, og ved Havnen blev den modtaget af flere Hundrede Mennesker. Den gamle Lodsdamper »Skagerak«, der har været stationeret i Skagen i 40 Aar, var i Dagens Anledning smykket med Signalflag fra Top til Røling. Den har allsaa nu gjort Tjeneste for sidste Gang.

**Skibsbestilling**

Langesunds mekaniske Værksted har for et norsk Rederi faaet Bestilling paa en Nybygning paa 2500 Tons til Levering i Maj næste Aar.

**PERSONALIA****70 Aar**

Søndag fylder Konsul *Peter Svendsen*, Helsingør, 70 Aar. Konsul Svendsen, som er født i Helsingør, er siden 1906 Indehaver af det i Søfartskredse kendte og ansete Skibsmægler- og Skibshandlerfirma K. F. Marstrands Eff., som han stadig leder. Den 1. Maj 1933 fejrede K. F. Marstrands Eff. sit 100 Aars Jubilæum; det er det sidste af de gamle helsingørske Skibsklæringsfirmaer fra Sundtoldens Tid.

**60 Aar**

Overformand ved Københavns Havnevesen, Kaptajn *F. Wegeberg*, fyldte den 10. Juli 60 Aar. Kaptajn Wegeberg var tidligere Fører i Svitzers Bjærgningsentreprise, men har siden 1920 været knyttet til Københavns Havnevesen.

Den 15. July fylder Kaptajn *P. C. O. Aaberg* 60 Aar. Kaptajn Aaberg er velkendt som mangeaarig Fører af Rederiet »Claudia«s store Sejlskibe, sidst som Fører af Barkskibet »Suzanne«, indtil dette Skib i 1934 blev solgt

og Selskabet opløst. Derefter var Kaptajn Aaberg Fører i D/S »Holland«, til han i 1936 gik i Land.

Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *P. Bastholm* fylder den 17. Juli 60 Aar. Kaptajn Bastholm er Fører af s.s. »Knuds«.

Skibsfører i Dampskibsselskabet »Torm«, Kaptajn *F. V. Petersen*, fylder Lørdag 60 Aar.

En af Lederne af I/S Jens Laursen & Sønners Skibsbyggeri, Entreprenør- og Maskinvirksomhed i Struer, Fabrikant *Laurits Laursen*, Havnen, fyldte forleden 60 Aar.

Firmaet, der startedes i 1886 af nu afdøde Skibsbygger Jens Laursen, beskæftiger nu ca. 50 Mand, og det udførte i Aarene 1915—17 de indledende Havnearbejder i Thyborøn, ligesom man for Tiden er optaget af Anlægget af en Større Læmøle i Struer.

Fabrikant Laursen, der har Sæde i Struer Byraad, har i en længere Aarrække været Medlem af Teknisk Skoles Bestyrelse.

**50 Aar**

Stads- og Havnebygmester *L. Malchow Møller*, Holbæk, fylder 50 Aar 16. Juli. Han blev cand. polyt. 1914, derefter Ingeniør herhjemme og i Udlandet, og endelig Stads- og Havneingeniør i Holbæk siden 1926.

**Ansættelse**

Styrmænd af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet *H. A. Mogensen* er ansat som Styrmænd af 1. Grad fra 1. Juli.

**Jubilæum**

Maskinmester i Ø.K. *Ejnar Karstensen Gundlach* fejrede fornylig 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse i Kompagniet.

Mester Gundlach, der er 56 Aar gammel, sejlede 1905—1910 i D. F. D. S. og derefter indtil 1914 i Rederiet Alfr. Christensen, hvorefter han ansattes i Ø. K. den 6. Juli 1914. Siden 1920 har han været 1. Maskinmester i sit Rederi.

**Afskedigelse**

Fyrmester af 1. Grad *Hans Roed* er efter Ansøgning afskediget i Naade fra Udgangen af Oktober Maaned paa Grund af Alder og med Pension efter Tjenestemandsløven.

**Dødsfald**

Tidligere Brofoged ved den nu nedlagte Jernbanebro i Frederikssund *Jørgen P. Jørgensen*, Roskilde, er død, 71 Aar gammel.

**POSITIONSLISTE PR. 12. JULI 1939****A**

s.s. *Aalborg* ank. West Harlepool 9.7.  
s.s. *Aaro*, Hansen, ank. Norfolk 9.7.  
s.s. *Aase* pass. Ushant 26.6. p. R. t. Antwerpen.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Bahrein Isl. 4.7.  
s.s. *Absalon* ank. Grangemouth 27.6.  
m.s. *African Reefer* afg. Carlagena 5.7.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, ank. Dairen 7.7.  
s.s. *Agnete* ank. Limhamn 6.7.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Jacksonville 7.7.  
s.s. *Alabama* afg. Buenos Aires 8.7. til Santos.  
s.s. *Alf* afg. Danzig 5.7.  
s.s. *Alfa* ank. Santander 4.7.  
s.s. *Algarve* afg. Kbhvn. 10.7. til Frederikshavn.  
s.s. *Algier* afg. Nemours 10.7. til Oran.  
m.s. *Almena* afg. London 26.6. til Alexandria.  
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Gdynia 5.7.  
m.s. *American Reefer* pass. Dungeness 29.6.  
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Hull 5.7. hjg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 26.6.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Philadelphia 4.7.  
s.s. *Anna* pass. Finisterre 3.7.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 21.6.  
s.s. *Anne* afg. Trangsund 4.7.  
m.s. *Argentina* afg. Tenerife 8.7. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona* afg. Odense 30.6. til River Plate.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Bordeaux 16.6.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Jawata 2.7.  
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Sabang 30.6. p. R. t. London hjg.  
s.s. *Askø* solgt.  
s.s. *Aslaug* afg. Grimsby 4.7.  
m.s. *Astoria*, Norregaard, forv. afg. Manzanillo 8.7.  
s.s. *Astra* afg. Baltimore 28.6. p. R. t. Gdynia.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Leith 9.7.  
m.s. *Australian Reefer* ank. Rio de Janeiro 21.6.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Tientsin 28.6. udg.  
s.s. *Avance* pass. Skagen 11.7.

**B**

s.s. *Belgien* ank. Kbhvn. 5.7.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Immingham 25.6.  
s.s. *Bergenshus* ank. Stettin 11.7.  
s.s. *Bertha* pass. Dunnet Head 1.7. p. R. t. Galway.

s.s. *Betta* pass. Helsingør 1.7.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Tyne 3.7.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Kbhvn. 7.7.  
s.s. *Birgitte* pass. Skagen 3.7. p. R. t. Flushing.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. Louisburg 5.7. til Gdynia.  
s.s. *Bogø*, Nielsen afg. Danzig 8.7. til London.  
m.s. *Bonita*, Farup, pass. Dardanellerne 10.7.  
m.s. *Boringia*, Kolls, pass. Finisterre 11.7. p. R. t. London hjg.  
m.s. *Bornholm*, Jørgensen afg. Santos 9.7.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 7.7. til Zeebrugge.  
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Gibraltar 30.6.  
s.s. *Brasilien* afg. Buenos Aires 3.7. til River Plate.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Tyne 9.7.  
s.s. *Britta* pass. Gibraltar 2.7.  
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 5.7. til Alexandria.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Albany 1.7.  
s.s. *Brynhild* afg. Santos 23.6. til Madeira.

**C**

m.s. *California* afg. Oslo 6.7. til River Plate.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 26.6.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Santos 5.7.  
s.s. *Carmen* pass. Tunis 1.7.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Hamburg 4.7.  
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 10.7.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Yawata 29.6.  
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Sydney 30.6. udg.  
m.s. *Chilean Reefer* ank. Rio de Janeiro 2.7.  
m.s. *Chr. Holm* ank. Fowey 24.7.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Galveston 27.6. til Canada.  
m.s. *Chr. Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 3.7. til Norfolk.  
s.s. *Christiansborg* afg. New York 10.7.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Danzig 9.7.  
s.s. *Clara*, Jensen, pass. Beachy Head 10.7. p. R. t. Lorient.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Kolding 5.7. til Lübeck.  
m.s. *Columbia*, Broner, afg. Rotterdam 30.6.  
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Kalundborg 5.7.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Havana 3.7.

**D**

s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbüttel 6.7.  
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 10.7.  
s.s. *Dagmar* ank. Manchester 4.7.  
s.s. *Dania*, Danholt, afg. Tyne 8.7. til Kbhvn.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11.7.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,25	AMSTERDAM.....	254,60
BERLIN.....	192,20	STOCKHOLM.....	115,55
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,45	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,20	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,35	WARSAWA.....	90,50

m.s. *Danmark* ank. Fowey 14.7.  
m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Dairen 11.7. til Kobe hjg.  
s.s. *Delaware* ank. Gdynia 9.7.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Skagen 11.7.  
s.s. *Ebro* ank. Antwerpen 9.7.  
s.s. *Edu. Nissen* ank. Amsterdam 29.6.  
s.s. *Efte Mærsk* afg. Oslo 5.7.  
s.s. *Egholm* afg. Neapel 10.7. til Catania.  
m.s. *Egyptian Reefer* pass. Dungeness 4.7.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Falmotuh 29.6.  
s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Cienfuegos 10.7.  
s.s. *Elisabeth* afg. Burntisland 4.7.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Danzig 30.6.  
s.s. *Ellen* afg. Kiel 4.7.  
s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 10.7.  
s.s. *Else* ank. Rouen 1.7.  
s.s. *Emanuel* forv. afg. Pugwash, Nova-Scotia 11.7. til Europa.  
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Cardiff 6.7.  
m.s. *Emna Mærsk* afg. Corpus Christi 24.6.  
s.s. *Energi* ank. Swansea 10.7.  
s.s. *England*, Stengade, afg. Methil 8.7. til Kbhvn.  
s.s. *Enigheden* oplagt.  
s.s. *Erik Boye* ank. Savannah 29.6.  
s.s. *Erindring* oplagt.  
s.s. *Erna* pass. Ushant 3.7.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Kingston 9.7. til Los Angeles udg.  
m.s. *Esso Copenhagen* ank. Nyborg 23.7.  
s.s. *Ester* afg. Port Talbot 4.7.  
s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, afg. Gibraltar 10.7.  
s.s. *Estrid* pass. Helsingør 19.6.  
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Kingston 9.7. til St. Thomas hjg.

## F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Kalmar 9.7.  
m.sk. *Fano* ank. Frederikssund 2.7.  
s.s. *Finland* ank. Antwerpen 5.7., pass. Lizard 7.7.  
m.s. *Fionia*, Kondrup, pass. Ushant 11.7. p. R. t. Marseilles udg.  
s.s. *Flynderborg* ank. Casablanca 10.7.  
s.s. *Frankrig* afg. Rouen 5.7.  
s.s. *Fredensborg* ank. Dover 7.7.  
s.s. *Frederiksborg* pass. Lødingen 6.7.  
s.s. *Freya* pass. Skagen 5.7.  
s.s. *Frida* ank. Valparaiso 29.6.  
s.s. *Frode* afg. Palm Beach 7.7. til Houston.  
s.s. *Fylla* ank. Mistley 28.6.

## G

s.s. *Georgia* afg. Santos 30.6. til Madeira.  
s.s. *Gerd* afg. Granton 1.7. til Onega.  
s.s. *Gerda* afg. Bordeaux 5.7.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Antwerp 7.7. til Africa.  
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Manila 25.6.  
s.s. *Gorm* afg. Aalborg 5.7. til Norfolk.  
m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 3.7.  
s.s. *Grete* ank. Stettin 4.7.  
s.s. *Grønland*, Fischer, afg. Kbhvn. 11.7.  
s.s. *Guðrun* ank. Hull 6.7.  
m.s. *Guðrun Mærsk* afg. Casablanca 27.6.  
s.s. *Gunhild* ank. Antwerpen 23.6.  
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Lorient 5.7.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 15.6.  
s.s. *Gyda* ank. Immingham 1.7.

## H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Hammerfest 10.7. til Archangel.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Esbjerg 9.7. til Methil.  
s.s. *Halfdan* forv. afg. L. Pallice 11.7. til Bordeaux.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. London 7.7.  
s.s. *Hanne* afg. Kbhvn. 1.7. til Leningrad.  
s.s. *Hans Broge* ank. Vejle 2.7.  
s.s. *Hans*, From, afg. Hammerhavn 12.7. til Aarhus.  
s.s. *Hans Mærsk* afg. Bordeaux 16.6.  
s.s. *Harald* ank. Liverpool 5.7.  
s.s. *Harriet* pass. Ushant 30.6.  
s.s. *Helene* afg. Tokis 4.7.  
s.s. *Helga* afg. New York 30.6.

m.s. *Helvig* pass. Prowle Point 7.7.  
s.s. *Henry Tegner* ank. Wisbech 30.6.  
m.s. *Herdis* afg. Dakar 28.6. til Port de Bone.  
s.s. *Hilde* ank. Vipuri 4.7.  
s.s. *Hindsholm* forv. afg. Danzig 12.7. til Kbhvn.  
s.s. *Holland* ank. Kbhvn. 4.7.  
m.s. *Hulda Mærsk* afg. Shanghai 8.7.

## I

m.s. *India*, Krarup, afg. Aden 8.7. til Bombay udg.  
s.s. *Inga*, Holm, ank. Bordeaux 8.7.  
m.s. *Inge Mærsk* ank. London 5.7.  
s.s. *Ingeborg S.* afg. Messina 27.6. til Palermo.  
s.s. *Inger Toft* afg. Salonica 30.6. til Constanza.  
s.s. *Inger* afg. Hull 5.7.  
s.s. *Irene Maria*, Evers, pass. Kbhvn. 10.7.  
m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Mersin 1.7.  
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Aabenraa 9.7.  
s.s. *Ivar* afg. Matanzas 8.7. til New York.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* forv. afg. Kbhvn. 14.7. til Rign.  
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Bordeaux 16.6.  
m.s. *Jane Mærsk* afg. Tampico 5.7.  
m.s. *Java*, Juul Christensen, pass. Gibraltar 11.7. p. R. t. Antwerpen hjg.  
s.s. *Jenny* afg. Genoa 3.7.  
s.s. *Jessie Mærsk* ank. London 7.7.  
s.s. *Johanne* pass. Helsingør 4.7.  
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Safi 4.7.  
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 10.7.  
s.s. *Jonna* afg. Cartagena 2.7.  
s.s. *Juliane* ank. Seaham 5.7.  
m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Bangkok 4.7.  
s.s. *Jutta* afg. Ceuta 1.7.  
s.s. *Jytte* ank. Liverpool 7.7.  
s.s. *Jægersborg* ank. London 10.7.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Wilmington 8.7. til Richmond.  
s.s. *Kalø*, Brockmann, ank. Amsterdam 6.7.  
s.s. *Karen* ank. Ghent 1.7.  
s.s. *Karen Toft*, Striib-Jensen, afg. Aalborg 11.6.  
s.s. *Karla* afg. Danzig 3.7.  
s.s. *Katholm* afg. Swansea 7.7.  
m.s. *Katrine Mærsk* afg. New York 5.7.  
s.s. *Keiserinde Dagmar* pass. Helsingør 7.7.  
s.s. *Kentucky* afg. New York 30.6. til Oslo.  
m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 7.7.  
s.s. *Kirsten* afg. Eastham 29.6. til Aalborg.  
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Cardiff 21.6.  
s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, ank. Goole 8.7.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco-Los Angeles og Puerto Armuellas.  
s.s. *Knud* ank. Liverpool 7.7.  
s.s. *Knud Villemoes* ank. Sunderland 6.7.  
s.s. *Knud* ank. Egedesminde 3.7.  
s.s. *Kongea* ank. Odense 1.7.

## L

s.s. *Laila* pass. Christobal 24.6.  
m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Colombo 11.7. hjg.  
s.s. *Lars Kruse* pass. Lødingen 30.6.  
m.s. *Laura Mærsk* ank. Los Angeles 7.7.  
s.s. *Laura* pass. Gibraltar 2.7.  
m.s. *Leise Mærsk* afg. Guanape Isl. 28.6.  
m.s. *Lexa Mærsk* afg. Panama 2.7.  
s.s. *Lica Mærsk* afg. Middlesbrough 4.7.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Philadelphia 10.7.  
s.s. *Lilleborg* afg. Lissabon 6.7.  
s.s. *Lillian* afg. Cardiff 30.6.  
s.s. *Lily* afg. Raumo 3.7.  
m.s. *Lilleaa* ank. Aviles 26.6.  
s.s. *Linda* afg. Honfleur 5.7.  
s.s. *London*, Hansen, ank. London 4.7.  
s.s. *Lotta* ank. Memel 29.6.  
s.s. *Lotte* pass. Hanstholm 13.6.  
m.s. *Louisiana* afg. Moss 20.6. til River Plate.  
m.s. *Lundby* afg. Los Angeles 8.7. til Puget Sound Distr.  
s.s. *Lynæs* pass. Dannel Head 7.7.

## M

s.s. *Magnus* afg. Kbhvn. 11.7. for Dokning.  
s.s. *Maja* pass. Helsingør 1.7.  
m.s. *Malaya*, Kragelund, ank. Antwerpen 9.7. udg.  
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Chathan N.B. 26.6.  
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Los Angeles 29.6.  
s.s. *Margit*, Johansen, afg. Norfolk 5.7. til Richmond.  
s.s. *Margrete* ank. Middlesbrough 4.7.  
s.s. *Margrethe* ank. London 11.7.  
s.s. *Mariane* ank. Kaivisto 4.7.  
s.s. *Maria* afg. London 4.7.  
m.s. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 3.7.  
s.s. *Marie Toft*, Jensen, ank. Dakar 11.7.  
s.s. *Marit Mærsk* afg. Galata 7.7.  
s.s. *Marna* afg. Iquique 1.7.  
m.s. *Marocco* afg. Leicoex 8.7. til Gdynia.

s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Weymouth N.B. 27.6.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Godthaab 2.7.  
 s.s. *Marx* afg. Mantyluoto 4.7.  
 s.s. *Maryland* ank. Rosario 7.7.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. St. Johns N.F. 30.7.  
 m.s. *Meonia*, Frederiksen, afg. Aden 7.7. til Colombo udg.  
 s.s. *Mercur* ank. Singapore 6.7.  
 s.s. *Mette* afg. Hampton Rd. 24.6. til Spanien.  
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Singapore 7.6.  
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 8.7. til Antwerpen.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen afg. Danzig 6.7. til Antwerpen.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* pass. Transberg 6.7. p. R. I. Irland.  
 s.s. *Najaden* ank. Køningsberg 4.7.  
 s.s. *Nancy* afg. Onega 3.7.  
 s.s. *Nerma* afg. Dakar 26.6.  
 s.s. *Nevada* ank. Kbhvn. 7.7.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Wilmington 5.7.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Panama 6.7.  
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Kap Farvel 2.7.  
 s.s. *Niobe* ank. Odense 4.7.  
 s.s. *Norco* afg. Flushing 6.7.  
 m.s. *Nordbo* ank. Seattle 21.6.  
 s.s. *Nordborg* ank. Garston 9.7.  
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 1.7.  
 s.s. *Norden* ank. Nieuwe Waterweg 7.7.  
 m.s. *Nordfarer* ank. Rio Janeiro 6.7.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Aalborg 10.6. til Vestindien.  
 m.s. *Nordhval* ank. Balbao 6.7.  
 m.s. *Nordkap* afg. San Nicolas 27.6. til Santos.  
 s.s. *Nordlys* afg. Quebec 1.7. til St. John (N.B.).  
 m.s. *Nordpol* afg. Yewata 27.6. til Cape Flattery  
 m.s. *Nordwest* afg. Vancouver 5.7. til Yokohama.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Freetown 9.7.

## O

s.s. *Odin* afg. Gøteborg 12.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Olaf* afg. Kotka 5.7. til London.  
 s.s. *Olga* ank. Kuusaluto 27.6.  
 m.s. *Olga S.* afg. Flushing 5.7.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Rotterdam 8.7.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Halifax 4.7.  
 m.s. *Oregon* afg. Buenos Aires 8.7. til Bergen.  
 s.s. *Orion* afg. Havana 1.7.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. London 6.7.  
 s.s. *Otto Petersen* pass. Ushant 26.6. p. R. I. Brasilien.  
 s.s. *Ove Toft* ank. Three Rivers, Canada, 8.7.

## P

s.s. *P. N. Damm* ank. Aalborg 1.7.  
 m.s. *Panama*, Hjernerum, ank. Bangkok 30.6. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kotka 7.7.  
 s.s. *Paula* pass. Dungeness 3.7.  
 m.s. *Peru*, Bang, ank. Yawata 1.7. udg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Shanghai 4.7.  
 s.s. *Polly* ank. Kbhvn. 4.7.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Danzig 1.7.

## R

m.s. *Ragnhild* ank. London 30.6.  
 s.s. *Randa* afg. Danzig 4.7.  
 s.s. *Rigmor* ank. Kiel 2.7.  
 s.s. *Rikke* pass. Skagen 4.7. p. R. I. Gdynia.  
 s.s. *Riga* afg. Dunkirk 11.7. til Rouen.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Gdynia 7.7.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 12.7. til Hamburg.  
 s.s. *Robert* ank. Liverpool 30.6.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Hongay 6.7.  
 s.s. *Rosenborg* pass. Skagen 10.7.  
 m.sk. *Romo* ank. Brevik 3.7.

## S

s.s. *Saga* forv. afg. Stettin 11.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Haifa 7.7.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Danzig 9.7.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Aabenraa 8.7.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Hartlepool 9.7.  
 s.s. *Seine* forv. afg. Danzig 12.7. til Tallinn og Riga.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Eastport Me. 7.7.  
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Kbhvn. 5.7.  
 s.s. *Selma* afg. Belfast 4.7.  
 s.s. *Sessa* ank. New York 2.7.  
 m.s. *Sium*, Ravnsnæs, pass. Kap Del Gode Haab 28.6. p.R.I. Sydney udg.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

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

s.s. *Sicilien* afg. Tel-Aviv 10.7. til Haifa.  
 s.s. *Sigrid* pass. Dunnet Head 6.7.  
 s.s. *Sigrun* afg. Aalborg 10.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Setubal 8.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, pass. Kbhvn. 8.7.  
 s.s. *Skagen* pass. Skagen 11.7.  
 s.s. *Skagerak* afg. Methil 4.7.  
 s.s. *Skandia* ank. Rotterdam 12.7.  
 s.s. *Skjold* afg. Kbhvn. 11.7. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Skodsborg* afg. Danzig 9.7.  
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 11.7. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Shanghai 8.7.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. London 5.7.  
 s.s. *Sophie* afg. Topilla 3.7.  
 s.s. *Stadion II* forv. afg. Skien 11.7. til Kolding og Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Kbhvn. 8.7.  
 s.s. *Stella* afg. Hartlepool 4.7.  
 m.s. *Stensby* ank. Baltimore 6.7.  
 m.s. *Stjerneborg* pass. Balhoa 8.7.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Skellefteå 1.7.  
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Bordeaux 5.7.  
 s.s. *Svanhild* afg. Norfolk 10.7. til New York.  
 s.s. *Svanholm* afg. Leningrad 9.7. til Blyth.  
 s.s. *Suava* forv. afg. Helsingør 11.7. til Odense, Horsens og Aarhus.  
 s.s. *Svend Pii* ank. Gefle 26.6.  
 s.s. *Søborg* afg. Grimsby 10.7.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 10.7. til Korsør.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Shanghai 16.6.  
 s.s. *Tanja* afg. Bollsta 4.7.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Tampa 9.7.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Korsør 13.7.  
 s.s. *Tekla* ank. Bjørneborg 2.7.  
 s.s. *Tennessee* afg. Gdynia 24.6. til Santos.  
 s.s. *Texas* ank. New York 10.7.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Dundee 5.7.  
 s.s. *Tomsk* forv. afg. Antwerpen 11.7. til Kbhvn., Helsingør, Horsens, Randers og Aalborg.  
 s.s. *Tony*, Schrøder, oplagt.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Jamaica 4.7.  
 s.s. *Transporter* ank. Methil 30.6.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Aalborg 13.7.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 10.7. nordover.  
 s.s. *Tula* afg. Esbjerg 11.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Tunis* afg. Djidjelli 7.7. til Antwerpen.  
 m.s. *Tureby* forv. ank. New York 24.7.

## U

s.s. *Uffe* ank. Manchester 9.7.  
 s.s. *Ulla* ank. Montreal 28.6.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Ivigtul 29.6.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Bellingham 2.7.

## V

s.s. *Valborg* pass. Lizard 7.7.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Struer 9.7. til Gdynia.  
 s.s. *Venus* afg. Shields 6.7.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Danzig 4.7.  
 s.s. *Viborg* ank. Casablanca 7.7.  
 s.s. *Viola* afg. Danzig 4.7.  
 s.s. *Virginia* ank. Santos 10.7.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Adelaide 10.7.  
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Kbhvn. 5.7.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Dieppe 8.7. til Methil.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 11.7. til Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Glasgow 11.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.  
 Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 12.432  
12.267  
12.732

**STEVEDORE**

Telefoner: 6820 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mændresch

Aalborg

**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

## FRAGT- &amp; PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
Brasilien — Nordafrika — Italien —  
Spanien — Portugal — Frankrig —  
Belgien — Tyskland — Storbritannien —  
Lolland — Norge — Sverige — Danzig —  
Lolland — Litauen — Estland —

**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762 Amaliegade 43,  
Efter Kl. 8 Ordrup 3096 København K.  
Telegr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødenheder

**KAAS & SØRENSEN**

INDEHAVER

Skibsklarering  
Kommission**G. E. OLSEN**

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

**HELSINGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

**Toldbodens Motorfærge og  
Transportforretning**

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)  
anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til  
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,  
Telefon Central 13.717 Telegr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 12. Juli 1939.

Nr. 28.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

### 2043. Sverige E.-Kyst. Kalmarsund djuprännna. Grunde.

(U. f. s. Nr. 27/1922. Stockholm 1939.)

Ved en fornylig foretagen Opmaaling i *Kalmarsund djuprännna* er nedennævnte Grunde fundet ESE. og SE. for *Grimskär* Fyr:

1. En Grund med 6,4 m Vand ved Middelvandstand paa 56° 39',<sub>11</sub> N. 16° 11',<sub>64</sub> E.

2. En Grund med 6,4 m Vand ved Middelvandstand paa 56° 39',<sub>06</sub> N. 16° 22',<sub>60</sub> E.

3. En Grund med 5,4 m Vand ved Middelvandstand paa 56° 39',<sub>08</sub> N. 16° 22',<sub>55</sub>

E. i W.-Kanten af den gravede Rende; 6 m-Kurven E. for Pullen strækker sig c. 10 m ud i Renden.

(Kort Nr. 181.)

### 2044. Sverige E.-Kyst. Kalmarsund mellem Skägenäs og Öland. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 27/1854. Stockholm 1939.)

De to Stager med Kost paa henholdsvis 56° 45',<sub>91</sub> N. 16° 31',<sub>79</sub> E. og 56° 43',<sub>03</sub> N. 16° 28',<sub>12</sub> E. er ombyttet med røde Stager med 2 opadvendte Koste.

(Kort Nr. 181.)

### 2045. Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 27/1856. Stockholm 1939.)

Lystønden *Fårösund norra* paa c. 57° 54',<sub>0</sub> N. 19° 02',<sub>0</sub> E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 24/1786 1939.)

### 2046. Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Sømærker genudlagt.

(U. f. s. Nr. 27/1857. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Sømærker er atter udlagt paa Plads:

a. Rød Stage Nr. 4 paa c. 57° 54',<sub>6</sub> N. 19° 02',<sub>2</sub> E.

b. Den S.-ligste røde Stage med Kost ved Rendens E.-Side i *Fårösund* N.-lige

Indløb paa c. 57° 54',<sub>3</sub> N. 19° 02',<sub>0</sub> E.

(E. f. S. Nr. 0/394 og 9/636 1939.)

2047. **Sverige E.-Kyst. Indsejlingsrenden til Nyköping. Oplysning om Afmærkning.**  
(U. f. s. Nr. 27/1853. Stockholm 1939.)  
Den paa  $58^{\circ} 44',_{46}$  N.  $17^{\circ} 01',_{87}$  E. i *Stadsfjärden* ved S.-Siden af Indsejlingsrenden midlertidig udlagte Stage, der afmærker en ødelagt Duc d'Albe, indgaar fremtidig i den permanente Afmærkning.  
(E. f. S. Nr. 16/1161 1939.)
2048. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 27/1851. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Stora Vindåsen* paa c.  $59^{\circ} 11',_1$  N.  $18^{\circ} 30',_1$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 27/1972 1939.)
2049. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib. Oplysning om Radiofyr.**  
(U. f. s. Nr. 26/1834. Stockholm 1939.)  
Radiotaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Almagrundet* paa c.  $59^{\circ} 09'$  N.  $19^{\circ} 09'$  E. gives nu ogsaa i Tiden fra Kl. 1124—1130 G. M. T.
2050. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr nedlagt.**  
(U. f. s. Nr. 18/608. Helsingfors 1939.)  
E. f. S. Nr. 26/1898 1939 annulleres og erstattes med:  
Nedennævnte Fyr er permanent nedlagt:  
*Santonen övre*  $65^{\circ} 03' 07''$  N.  $25^{\circ} 02' 43''$  E.  
*Santonen nedre*  $65^{\circ} 03' 13''$  N.  $25^{\circ} 02' 25''$  E.  
*Saupaskari*  $65^{\circ} 03' 12''$  N.  $25^{\circ} 10' 22''$  E.  
*Laitakari*  $65^{\circ} 03' 06''$  N.  $25^{\circ} 09' 22''$  E.
2051. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Koksnan Baake atter normal.**  
(U. f. s. Nr. 18/615. Helsingfors 1939.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 23/1708 1939 meddeles, at de paa *Koksnan* Baake paa  $60^{\circ} 28' 03''$  N.  $19^{\circ} 56' 23''$  E. midlertidig anbragte røde og hvide Plader atter er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 23/1708 1939.)
2052. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Ballerö. Nyt Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 18/614. Helsingfors 1939.)  
Paa  $60^{\circ} 12' 10''$  N.  $20^{\circ} 21' 52''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Ballerö Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0,2^s$ , Mørke  $1,8^s$ . Flammens Højde:  $5,25$  m. En rødmalet Fyrlanterne paa hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra c.  $55^{\circ}$  til c.  $145^{\circ}$ . 3. Rødt i Pej. fra c.  $323^{\circ}$  til c.  $55^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $145^{\circ}$  - c.  $323^{\circ}$ .
2053. **Finland. Skärgårdshavet. Berghamn. Nyt Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 18/613. Helsingfors 1939.)  
Paa  $60^{\circ} 09' 54''$  N.  $21^{\circ} 19' 05''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Berghamnskobben Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 7 m. En hvidmalet, ottkantet Fyrlanterne paa hvidt Betonfundament. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra c.  $90^{\circ}$  til c.  $113^{\circ}$ . 4. Grønt i Pej. fra c.  $205^{\circ}$  til c.  $290^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $113^{\circ}$  - c.  $119^{\circ}$ . 5. Hvidt i — - c.  $290^{\circ}$  - c.  $296^{\circ}$ .  
3. Rødt i — - c.  $119^{\circ}$  - c.  $205^{\circ}$ . 6. Rødt i — - c.  $296^{\circ}$  - c.  $315^{\circ}$ .
2054. **Finland. Skärgårdshavet. Indløbet til Åbo. Orhisaari Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 18/612. Helsingfors 1939.)  
*Orhisaari Fyr* paa  $60^{\circ} 16' 18''$  N.  $21^{\circ} 59' 40''$  E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 18 m. En hvidmalet, ottkantet Fyrlanterne paa en hvid Fyrbaake. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra c.  $70^{\circ}$  til c.  $77^{\circ}$ . 4. Grønt i Pej. fra c.  $232^{\circ}$  til c.  $248^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $77^{\circ}$  - c.  $217^{\circ}$ . 5. Hvidt i — - c.  $248^{\circ}$  - c.  $268^{\circ}$ .  
3. Rødt i — - c.  $217^{\circ}$  - c.  $232^{\circ}$ . 6. Rødt i — - c.  $268^{\circ}$  - c.  $277^{\circ}$ .

- 2055. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 18/603 og 18/604. Helsingfors 1939.)
1. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $60^{\circ} 07' 31''$  N.  $24^{\circ} 53' 46''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 07' 28''$  N.  $24^{\circ} 53' 47''$  E.
  2. Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kort paa  $60^{\circ} 11' 03''$  N.  $24^{\circ} 52' 23''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 11' 03''$  N.  $24^{\circ} 52' 19''$  E.
  3. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt henholdsvis paa  $60^{\circ} 08' 00''$  N.  $24^{\circ} 56' 13''$  E. og paa  $60^{\circ} 08' 22''$  N.  $24^{\circ} 57' 10''$  E.  
(Kort Nr. 183.)
- 2056. (P). Finland. Finske Bugt. Someri Fyr forandres midlertidigt.**  
(U. f. s. Nr. 18/625. Helsingfors 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Someri Fyr* paa  $60^{\circ} 12' 25''$  N.  $27^{\circ} 38' 26''$  E. midlertidigt til at vise hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink hver  $20^s$ , Blink  $3,5^s$ , Mørke  $3^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mørke  $12,9^s$ . Fyret er synligt hele Horisonten rundt. Iøvrigt er Fyret uforandret.
- 2057. Tyskland. Nidden. Radiofyr nedlagt.**  
(N. f. S. Nr. 27/2763. Berlin 1939.)  
*Nidden* Radiofyr paa c.  $58^{\circ} 18'$  N.  $21^{\circ} 00'$  E. er permanent nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 11/784 1939. Kort Nr. 181.)
- 2058. (T). Tyskland. Stolpmünde. Swinemünde. Arkona. Radiopejlstationer midlertidig ude af Virksomhed.**  
(N. f. S. Nr. 27/2771. Berlin 1939.)  
Radiopejlstationerne *Stolpmünde* c.  $54^{\circ} 35'$  N.  $16^{\circ} 53'$  E., *Swinemünde* c.  $53^{\circ} 53'$  N.  $14^{\circ} 15'$  E. og *Arkona* c.  $54^{\circ} 41'$  N.  $13^{\circ} 26'$  E. vil fra den 15. Juli d. A. og indtil videre være ude af Virksomhed.
- 2059. (T). Tyskland. Oderbank O. Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.**  
(N. f. S. Nr. 28/2870. Berlin 1939.)  
Lys- og Klokketønden *Oderbank O.* paa c.  $54^{\circ} 19'$  N.  $14^{\circ} 50'$  E. er for Tiden ombyttet med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.
- 2060. (T). Tyskland. Swinemünde E. Misdroy. Afmærkning af Brorester midlertidig forandret.**  
(N. f. S. Nr. 27/2871. Berlin 1939.)  
Broresterne bestaaende af en Stenbunke og Pælestumper, i Forlængelse af *Misdroy Bro* c. 55 til 135 m fra Yderenden er for Tiden afmærket med 4 hvide Spirtønder, mærket henholdsvis *Misdroy-N.*, *Misdroy-O.*, *Misdroy-S.* og *Misdroy-W.* og forsynet med tilsvarende røde Topbetegnelser. Tønderne bliver liggende ude til Slutningen af September 1939. Den hvide Spirtønde, mærket *Misdroy-Seebrücke N.* er inddraget. c.  $53^{\circ} 56'$  N.  $14^{\circ} 27'$  E.
- 2061. (T). Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Bro NE. Midlertidig Afmærkning.**  
(N. f. S. Nr. 28/2872. Berlin 1939.)  
En hvid Spirtønde med rød N.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Brücke N.*, er midlertidig udlagt i c. 6 m Vand paa c.  $54^{\circ} 05',3$  N.  $13^{\circ} 55',9$  E., c. 500 m NE. for Landingsbroens Hoved. Tønden vil blive liggende ude til Slutningen af September 1939.
- 2062. (T). Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Anduvning. Midlertidig Afmærkning.**  
(N. f. S. Nr. 22/2872. Berlin 1939.)  
En hvid Spirtønde med rød S.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Bank S.*, er midlertidig udlagt i c. 8 m Vand paa c.  $54^{\circ} 05',7$  N.  $13^{\circ} 58',3$  E., ved S.-Enden af *Zinnowitz Banke*. Tønden vil blive liggende ude til Slutningen af September 1939.

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

2063. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidigt.  
I Slutningen af Juli d. A. vil Lys- og Klokketønden *Taarbæk Rev* paa c.  $55^{\circ} 47'$  N.  $12^{\circ} 40'$  E. midlertidig uden nærmere Meddelelse blive ombyttet med en almindelig Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter, men uden automatisk Klokkesignal.
2064. Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Uddybning.  
En Udvidelse af  $7,5$  m Arealet ved *Islands Brygge* ud for *Th. Drost & Co.* er foretaget i en Udstrækning af c. 165 m. Uddybningslinien langs Kajen har en Afstand af c. 4 m fra denne.  
 $55^{\circ} 40' (00'')$  N.  $12^{\circ} 34' (45'')$  E.  
(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Havnelods, Side 120 og 121.)
2065. Danmark. Sundet. Drogden. Dragør Fort Fyr—Drogden Fyr. Telefonkabel udlagt.  
Et Telefonkabel er udlagt mellem *Dragør Fort Fyr* paa c.  $55^{\circ} 35'$  N.  $12^{\circ} 41'$  E. og *Drogden Fyr* paa c.  $55^{\circ} 32'$  N.  $12^{\circ} 43'$  E.  
Der findes ingen Afmærkning for Kablet, men det ligger meget nær ved Skillelinien mellem rødt og grønt Lys for de to Fyr.  
(Kort Nr. 133, 132 og 130. Danske Lods, Side 279.)
2066. (T). Sverige. Sundet. Landskrona N. Lystønder midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 27/1862. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er for Tiden inddraget for Eftersyn:  
a. *Pålhaken* c.  $55^{\circ} 52',6$  N.  $12^{\circ} 47',3$  E.  
b. *Norra Haken* c.  $55^{\circ} 52',2$  N.  $12^{\circ} 47',7$  E.
2067. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing—Navers Grund. Oprensning af Sejløb. Advarsel.  
En Oprensning for og Bortsprængning af Sten i Sejløbet fra *Rudkøbing Havn* (c.  $54^{\circ} 56',3$  N.  $10^{\circ} 42',6$  E.) N. paa til *Navers Grund* (c.  $54^{\circ} 58',1$  N.  $10^{\circ} 42',5$  E.) er paa-begyndt og vil formentlig vare 1 à 2 Maaneder.  
Arbejdet foretages med Dykker fra Stenfiskerfartøj, der fører de reglementerede Signaler for Uddybningsmateriel i Arbejde.  
Søfarende anmodes om at udvise Forsigtighed ved Passage af ovennævnte Stenfiskerfartøj.
2068. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.  
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning med 20 mm Maskinkanon og 37 mm Fodfolkskanon den 13. Juli d. A.  
Ved ovennævnte Skydning er det forbudt at besjle Farvandet indenfor *Halk Hoved—Schönheyder Banke—Barsø*.  
Nævnte Dag vil der — 1 Time før Skydningens Begyndelse og til Skydningen er slut — være højst en Kurveballon paa den i Skydeterrænet værende Signalmast (c.  $55^{\circ} 10',6$  N.  $9^{\circ} 38',8$  E.).  
(E. f. S. Nr. 1/36 1939.)
2069. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.  
Skarpskydningsøvelser afholdes fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa følgende Dage: Den 9., 10., 11., 14., 16., 17., 18., 19., 21., 22., 23. og 24. August d. A.  
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/37 1939.  
c.  $54^{\circ} 58',6$  N.  $9^{\circ} 45',9$  E.

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2070. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas Havn. S.-Molen forkortes. Fyr midlertidig flyttet.

En Afkortning og Reparation af Havnens W.-lige Molehoved er paabegyndt. Afkortningen andrager 7,0 m.

Under Arbejdet er det grønne og røde Blinkfyr paa W.-lige Molehoved paa 55° 47' 48" N. 10° 31' 52" E. anbragt 10 m længere inde paa Molen. Den yderste Pæl i den gamle Indfatning bliver staaende, indtil de øvrige Pæle og Stensfylden er fjernet. Nævnte Pæl afmærkes om Natten med en klar Lanterne.

Arbejdet ventes tilendebragt omkring 1. September d. A.

(Havnelods, Side 108. Fyr.Fort. Nr. 210).

2071. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller. I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa Havrevlen: 5,8 m, i Svaneholm Fyrlinie: 5,8 m, i Sølhundeholm Løb: 4,2 m, i Gaaseholm Løb: 2,0 m, i Svaneholm Løb: 0,3 m og i Kobberø Løb: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til Tyborøn Havn 5,8 m over Havrevlen og 5,8 m i Svaneholm Fyrlinie, og 4,2 m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

Der findes mere Vand udenfor Fyrlinierne.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 3,2 m.

b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 3,2 m.

c. 56° 42' (34") N. 8° 13' (20") E. — 1,8 m.

(E. f. S. Nr. 24/1802 1939. Kort Nr. 104.)

2072. Norge. Oslofjord. Frognerkilen. Sømærke inddraget.

(K. f. F. Nr. 13. Oslo 1939.)

Den sorte Stage paa *Frognerdynqa* paa c. 59° 54',7 N. 10° 42',4 E. er permanent inddraget.

2073. (P). Norge. Skagerrak. Jomfruland Fyr. Taagesignal forandres.

(K. f. F. Nr. 13. Oslo 1939.)

Den 1. August d. A. forandres Taagesignalet ved *Jomfruland Fyr* paa c. 58° 51',8 N. 9° 36',3 E. til Diafon, Et-Stød hver 2<sup>m</sup>.

(Kort Nr. 92.)

2074. Norge. Skagerrak. Vestre Hesnessund Fyr forandret.

(K. f. F. Nr. 13. Oslo 1939.)

*Vestre Hesnessund Fyr* paa c. 58° 20',1 N. 8° 38',8 E. er forandret og lyser nu, som følger:

1.—2. Som før.

4. Hvidt i Pejl. fra 150° til 160°.

3. Rødt i Pejl. fra 43° til 51½°.

2075. Norge. Skagerrak. Farvandet til Grimstad. Bjorøy Fyr forandret.

(K. f. F. Nr. 13. Oslo 1939.)

I *Bjorøy Fyr* paa c. 58° 17',4 N. 8° 33',6 E. er indlagt en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne 218° og 268° over *Mågholmene*.

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2076. (T). Norge. Molvikpynten. Makkaur Fyr. Taagesignal ude af Virksomhed.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1939.)

Taagesignalet ved *Makkaur Fyr* paa c. 70° 42' N. 30° 05' E. vil ikke træde i Virksomhed før c. 31. Juli d. A.

(E. f. S. Nr. 12/877 1939.)

2077. (T). Norge. Skrova. Skråven Fyr. Taagesignal ude af Virksomhed.  
(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1939.)  
Taagesignalet ved Skråven Fyr paa c. 68° 09' N. 14° 39' E. vil ikke træde i Virksomhed før c. 15. Juli d. A.  
(E. f. S. Nr. 12/878 1939.)
2078. (T). Norge. Ryfylkefjordene. Ølesund Fyr flyttet. Tænding udsat.  
(K. f. F. Nr. 13. Oslo 1939.)  
Ølesund Fyr paa c. 59° 13',<sub>0</sub> N. 6° 06',<sub>2</sub> E. er flyttet til den N.-lige Pynt paa Sundets E.-Side. Fyret vil ikke blive tændt før i Slutningen af Juli d. A.
2079. England. Harwich Anduvning. North West Beach. Oplysning om Lystønder.  
(N. t. M. Nr. 32. Trinity House, London 1939.)  
Omkring den 18. Juli d. A. udlægges ved NW.-Kanten af *Beach End Shoal*, 0,395 Sm 262° fra Baaken paa *Landguard* Bølgebryder, en sort Lystønde, *North West Beach*, der viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>.  
Samtidig flyttes Lystønden *Cliff Foot* c. 140 m NE. efter til 0,47 Sm 251° fra Baaken paa *Landguard* Bølgebryder.  
c. 51° 56' N. 1° 19' E.
2080. England. Tecs Bugt. Vrag afmærket.  
(N. t. M. Nr. 1426. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 54° 39' (10") N. 1° 03' (50") W. Vraget er afmærket med en Lys- og Klokketønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink.

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2081. Frankrig. Le Havre. Undervandshindringer fjernet.  
(A. a. N. Nr. 24/1635. Paris 1939.)  
E. f. S. Nr. 21/1579 1939 annulleres, idet de deri nævnte Undervandshindringer ved *Cap de la Hève* er fjernet.  
*Cap de la Hève*: c. 49° 30',<sub>8</sub> N. 0° 04',<sub>1</sub> E.
2082. Frankrig. Barfleur—Cap Levi. Lystønder udlagt.  
(A. a. N. Nr. 23/1623 og 25/1763. Paris 1939.)  
1. En sort Lys- og Fløjtetønde med Cylinder, *Basse du Rénier*, som viser hvidt Lys med En-Formørkelsers hver 6<sup>s</sup>, Lys 4,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 49° 44',<sub>9</sub> N. 1° 22',<sub>4</sub> W.  
2. Tønden c. 0,7 Sm SE. for (1) er permanent inddraget.  
3. En sort Lystønde med Cylinder, *La Pierre Noire*, som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 49° 43',<sub>6</sub> N. 1° 29',<sub>0</sub> W.  
(E. f. S. Nr. 42/3015 1938.)
2083. (T). Frankrig. Cherbourg. Adgangsbestemmelser.  
(A. a. N. Nr. 25/1771. Paris 1939.)  
Indsejlingen til *Cherbourg* Red er tilladt ad *Passe Ouest* og *Passe Cabart-Danneville*, der er fri for alle Hindringer.  
Forbudet mod Passage gennem *Passe Est* gælder stadig indtil videre.  
c. 49° 40' N. 1° 39' W.  
(E. f. S. Nr. 16/1180 1939.)

2084. (P). Frankrig. Les Minquiers. Bouée des Sauvages Lystønde forandres.  
(A. a. N. Nr. 24/1694. Paris 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Lystønden *Bouée des Sauvages* paa c. 48° 53',<sub>5</sub> N. 2° 00',<sub>5</sub> W. til at vise hvidt Lys med En-Formøkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.
2085. England W.-Kyst. Bristol Channel. Barry Red og Anduvning. Undervands-hindring. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1409. London 1939.)  
1. En Undervandshindring med 9,<sub>1</sub> m Vand ligger 1,<sub>88</sub> Sm 154° fra Fyret paa Barry W.-lige Bølgebryder, der er beliggende paa 51° 23' (30") N. 3° 15' (30") W.  
2. Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra det i (1) nævnte Fyr:
- |   |   |
|---|---|
| a. 6, <sub>7</sub> m 1, <sub>21</sub> Sm 128°.  | f. 4, <sub>0</sub> m 1, <sub>71</sub> Sm 103°.  |
| b. 6, <sub>4</sub> m 1, <sub>31</sub> Sm 128°.  | g. 6, <sub>7</sub> m 2, <sub>14</sub> Sm 102½°. |
| c. 6, <sub>7</sub> m 1, <sub>20</sub> Sm 113°.  | h. 5, <sub>5</sub> m 2, <sub>27</sub> Sm 101½°. |
| d. 6, <sub>4</sub> m 1, <sub>34</sub> Sm 110½°. | i. 6, <sub>1</sub> m 2, <sub>23</sub> Sm 101°.  |
| e. 6, <sub>7</sub> m 1, <sub>68</sub> Sm 107°.  | j. 6, <sub>7</sub> m 2, <sub>15</sub> Sm 99½°.  |
2086. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bar Fyrskib genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 1429. London 1939.)  
Bar Fyrskib paa c. 53° 32' N. 3° 20' W. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 19/1465 1939.)
2087. (T). England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bjergningsarbejder. Opmaalings-mærker midlertidigt udlagt. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1422 og 1427. London 1939.)  
Den 28. Juli d. A. paabegyndes Bjergningsarbejder ved Vraget, der ligger sunket paa c. 53° 35' N. 3° 57' W. Alle Skibe anmodes om at gaa med saa langsom Fart som muligt, hvis de passerer inden for en Afstand af 5 Sm for Vraget.  
Efterhaanden som Bjergningsarbejdet skrider frem, vil Operationerne bevæge sig i Retningen 205° imod *Redwharf Bay*.  
Opmaalingsbaaker (ubelyste) med kulørte Flag er i Forbindelse med Bjergningsarbejderne udlagt i vedføjede Afstande og Retninger fra *Great Ormes Head* Fyr, der er beliggende paa c. 53° 21' N. 3° 52' W.:
- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a. 16, <sub>9</sub> Sm 344°. | c. 13, <sub>4</sub> Sm 317°. |
| b. 14, <sub>8</sub> Sm 333°. | d. 13, <sub>1</sub> Sm 300°. |
- (E. f. S. Nr. 26/1918 1939.)
2088. Irland E.-Kyst. Arklow, Blackwater og Lucifer Banks. Fyrbelysning og Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1411. London 1939.)  
1. *Lucifer* Fyrskib paa 52° 21' (30") N. 6° 10' (30") W. er permanent inddraget.  
2. Fløjtetønden *North Shear* paa 52° 20' (10") N. 6° 17' (00") W. samt Tønden *Lony No. 1* paa 52° 19' (40") N. 6° 16' (10") W. er permanent inddraget.  
3. En Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, er udlagt paa 52° 19' 55" N. 6° 16' 40" W.  
4. *Arklow* Fyrskib paa c. 52° 40' N. 5° 58' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 45<sup>s</sup>. Taagesignalet er forandret til Knaldsignal, To-Knald hver 6<sup>m</sup>. Undervandsklokken er fjernet.  
5. *Blackwater* Fyrskib er flyttet c. 5 Sm S. over og ligger nu paa c. 52° 26' N. 6° 05' W., 8,<sub>8</sub> Sm 91° fra Triangulationsmærket paa *Blackwater Head*. Taagesignal afgives med Diafon, To-Stød hver 1<sup>m</sup>. Undervandstaagesignal gives med Undervandsklokke, Et-Slag hver 30<sup>s</sup>. Fyrskibet er sortmalet, har to Master med Fyrlanteren paa Stormasten. Paa Toppen af Papegøjemasten findes 2 sorte Balloner.  
6. *Blackwater* Stumptønde No. 4 paa c. 52° 23' N. 6° 13' W. er ombyttet med en sort- og hvidmalet Lys- og Klokketønde No. 4, der viser hvidt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 5/357 1939.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2089. (P). Frankrig. Raz de Sein (Tévennee). Nyt Fyr tændes.  
(A. a. N. Nr. 25/1764. Paris 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid tændes i *Tévennee* Fyrtaarn paa c.  $48^{\circ} 04',_{33}$  N.  $4^{\circ} 47',_{8}$  W. et Retningsfy, der skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ . Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 14 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra  $324^{\circ}$  til  $332^{\circ}$ .
2090. (T). Frankrig. Guilvinec Anduvning. Tønde forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 24/1695. Paris 1939.)  
Tønden *Bouée de la roche du Capelan* paa c.  $47^{\circ} 47',_{2}$  N.  $4^{\circ} 17',_{6}$  W. er forsvundet.
2091. (T). Frankrig. Iles Glénans. Lystønde midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 24/1696. Paris 1939.)  
Lystønden *Basse-Rouge* paa c.  $47^{\circ} 45',_{5}$  N.  $4^{\circ} 03',_{9}$  W. er for Tiden slukket.
2092. Frankrig. Biscarosse. Lystønde udlagt.  
(A. a. N. Nr. 24/1697. Paris 1939.)  
Ved Skydefeltet ved *Biscarosse* er paa c.  $44^{\circ} 23',_{11}$  N.  $1^{\circ} 30',_{9}$  W. udlagt en Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $3^s$ . Lystønden ligger ude fra Maj til September.
2093. Spanien NW.-Kyst. Ria del Ferrol. Sejlads frigivet.  
(A. a. l. N. Nr. 12/299. San Fernando 1939.)  
Bugten er frigivet for Sejlads. Afmærkningen er genudlagt.  
c.  $43^{\circ} 27'$  N.  $8^{\circ} 20'$  W.  
(E. f. S. Nr. 50/3885 1937.)
2094. Spanien NW.-Kyst. Ria del Ferrol. Muela del Segaña. Lystønde flyttet.  
(A. a. l. N. Nr. 12/300. San Fernando 1939.)  
Den sorte Lystønde 2, der viser grønt Et-Blink, er flyttet til  $43^{\circ} 27' 23",_{5}$  N.  $8^{\circ} 18' 45",_{5}$  W. i 10 m Vand 100 m N. for Grunden *Muela del Segaña*.
2095. Spanien NW.-Kyst. Ria de Arosa. Forskellige Oplysninger.  
(A. a. l. N. Nr. 12/322. San Fernando 1939.)  
1. I *Puerto Corrubedo* er fra  $42^{\circ} 34' 20''$  N.  $9^{\circ} 04' 20''$  W. bygget en 154 m lang Mole i Retningen  $105^{\circ}$ .  
2. I Fiskerihavnen *Aguño* er fra  $42^{\circ} 31' 10''$  N.  $9^{\circ} 01' 12''$  W. bygget en 144 m lang Mole i Retningen  $110^{\circ}$ .  
3. Navnet *Airo* paa  $42^{\circ} 32' 30''$  N.  $8^{\circ} 59' 50''$  W. er forandret til *Garita*.  
4. Baaken paa  $42^{\circ} 35' 46''$  N.  $8^{\circ} 46' 32''$  W. paa Grunden *Diate* eksisterer ikke mere.
2096. Afrika W.-Kyst. Angola. Palmeirinhas Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 26/2681. Berlin 1939.)  
*Palmeirinhas* hvide Blinkfy paa c.  $9^{\circ} 04'$  S.  $13^{\circ} 00''$  E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $4,5^s$ . Flammens Højde: 41 m. Synsvidde: 18 Sm.  
(E. f. S. Nr. 26/1977 1938.)
2097. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Tønde flyttet.  
(N. t. M. Nr. 25/1596. Washington 1939.)  
*Hampton Bar East End* Tønde er flyttet ud i  $4,2$  m Vand, 685 m  $248^{\circ}$  fra *Old Point Comfort* Fyr.  
c.  $37^{\circ} 00'$  N.  $76^{\circ} 19'$  W.
2098. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Thimble Shoal. Klokketønde inddraget.  
(N. t. N. Nr. 25/1597. Washington 1939.)  
*Dumping Ground* Klokketønde paa c.  $37^{\circ} 02'$  N.  $76^{\circ} 15'$  W., 2560 m  $343^{\circ}$  fra *Thimble Shoal* Fyr, er permanent inddraget.



## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

2099. (P). Brasilien. Parnahyba Floden. Tutoya Fyr flyttes.  
(A. a. N. Nr. XI/52. Rio de Janeiro 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid flyttes Tutoya Fyr til *Pontal E.* paa c.  $2^{\circ} 42' S.$   $42^{\circ} 16' W.$   
(E. f. S. Nr. 26/1940 1939.)
2100. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Santa Barbara Island. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 24/1536. Washington 1939.)  
En gul og hvid, vandret stribet Taarnbaake er opført paa W.-Siden af *Santa Barbara Island* paa  $33^{\circ} 28' (24'') N.$   $119^{\circ} 02' (27'') W.$

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2101. Spanien E.-Kyst. Puerto de Valencia. Oplysning om Vrag.  
(A. a. I. N. Nr. 12/323. San Fernando 1939.)  
De fire udfør Havnen liggende Vrag ligger paa følgende Pladser:  
a.  $39^{\circ} 25',_{95} N.$   $0^{\circ} 18',_{13} W.$  c.  $39^{\circ} 25',_{91} N.$   $0^{\circ} 18',_{70} W.$   
b.  $39^{\circ} 26',_{13} N.$   $0^{\circ} 18',_{15} W.$  d.  $39^{\circ} 26',_{15} N.$   $0^{\circ} 19',_{80} W.$
2102. Rusland. Sorte Hav. Sandzhika. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1438. London 1939.)  
*Sandzhika* røde, faste Fyr paa c.  $46^{\circ} 13' N.$   $30^{\circ} 36' E.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm.
2103. Rusland. Sorte Hav. Odessa Bugt. Vorontsovski Fyr NE. Lystønde flyttet.  
(N. t. M. Nr. 1405. London 1939.)  
Lystønden NE. for *Vorontsovski* Fyr er flyttet c. 1,<sub>6</sub> Sm i Retningen  $249^{\circ}$  og ligger nu paa c.  $46^{\circ} 31' N.$   $30^{\circ} 48' E.$ , 2,<sub>1</sub> Sm  $56^{\circ}$  fra *Vorontsovski* Fyr.
2104. Tunis. Bizerta. Radiopejlstation nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 1413. London 1939.)  
Radiopejlstationen ved *Seti Meriem* Bugt paa c.  $37^{\circ} 15' N.$   $9^{\circ} 50' E.$  er nedlagt.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2105. Sydafrika. Port Elizabeth Anduvning. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1406. London 1939.)  
1. Et Skær med under 1,<sub>8</sub> m Vand ligger  $0,7$  Sm  $128^{\circ}$  fra *Cape Recciffe* Fyr, der er beliggende paa c.  $34^{\circ} 02' S.$   $25^{\circ} 42' E.$   
2. En Grund (Klippe) med 13,<sub>4</sub> m Vand ligger 1,<sub>36</sub> Sm  $125^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Fyr.
2106. Ceylon E.-Kyst. Chalai. Skær.  
(N. t. M. Nr. 1432. London 1939.)  
Et Skær med 3,<sub>7</sub> m Vand er fundet paa  $9^{\circ} 25' (18'') N.$   $80^{\circ} 40' (30'') E.$

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2107. Kina. Chusan Øhav. Steep Island Pass. Undervandsklokketønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1407. London 1939.)  
Undervandsklokketønden paa c.  $30^{\circ} 12' N.$   $122^{\circ} 37' E.$ , tæt S. for *Palmer Islands*, er permanent inddraget.
2108. Japan. Honshu S.-Kyst. Mikawa Wan. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 1408. London 1939.)  
Fyrene paa henholdsvis  $34^{\circ} 48' (40'') N.$   $137^{\circ} 15' (00'') E.$  og  $34^{\circ} 48' (10'') N.$   $137^{\circ} 15' (40'') E.$  er permanent nedlagt.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 2109. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.

(N. t. M. Nr. 1421. London 1939.)

E. f. S. Nr. 26/1963 1939 annulleres og erstattes med:

Paa Grund af modtagne Rapporter med Hensyn til Isforholdene er man gaaet over til at anvende den normale Rute C fra 1. Juli d. A. saavel for E.-gaaende som for W.-gaaende.

E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 42° N.

W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 43° N.

### 2110. Spanien. Oplysning om Sejlads paa spanske Havne.

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det kgl. danske Gesandtskab i *Spanien* modtaget Underretning om, at det spanske Udenrigsministerium i en Verbalnote af 13. Juni 1939 har meddelt, at det spanske Territorialfarvand nu er befriet for Miner og saaledes ikke frembyder nogen Fare for Sejladsen. Med Hensyn til den spanske E.-Kyst henviser Gesandtskabet dog til de Oplysninger, der indeholdes i den af Handelsministeriet under 24. f. M. udsendte Meddelelse.

(E. f. S. Nr. 26/1964 1939.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller  
Bogs Nr.

*England:*

R 1349 Anchorages in the Solomon islands.

R 169 Sicily. — Palermo bay.

T Supplement No. 3 to West Coasts of Central Amerika and United States Pilot.

## Tillæg.

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

#### 2111. (T). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde i Uorden.

Lys- og Fløjtetønden *Vengeancegrund* paa c. 55° 12' N. 11° 06' E. brænder for Tiden kun svagt. Den vil snarest blive bragt i Orden.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 2112. (T). Danmark. Limfjorden. Salling Sund. Glyngøre Vinkelfyr NW. Midlertidig Afmærkning udlagt. Advarsel.

Til Brug for Strømmaalinger er midlertidig udlagt 4 Bøjer c. 600 m NW. for *Glyngøre* Vinkelfyr. De 3 Bøjer er sortmalet, medens den W.-ligste af de midterste Bøjer er en mindre, rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>, Blink ½<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.

Al Sejlads forbi *Glyngøre* bør foregaa W. om ovennævnte Lystønde.

*Glyngøre* Vinkelfyr: c. 56° 46' N. 8° 52' E.

(E. f. S. Nr. 25/1891 1939.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

**BP**

**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN

**BP** **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** **BP**

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

*Forsikrings-Aktieselskabet*  
**"SKANDINAVIA"**  
*Stiftet 1899*  
*Aktiekapital 8. Millioner Kroner*  
*(fuldt indbetalt)*

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.  
»Maritime«

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER**

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAAGT 1870)

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

HOBRO

**CHR. JENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

KALUNDBORG

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLØR. ADR.  
SCHULTZ

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

KOLDING

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ··· KLARENING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE

AGENT FOR DEN NØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING    TELEFON NR. 1810 OG 1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstelf. 8.    Telegramadr.: Breinholt.

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

NAKSKOV

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telgr-Adr.  
»Lauritzens«Telefon: 3  
» 822**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 29

TORS DAG 20. JULI 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DET ENGELSKE SUBSIDIE-FORSLAG

Lovforslaget om Støtte til den britiske Skibsfart er nu blevet forelagt Underhuset, hvor det i denne Uge vil komme til Behandling.

Til Støtte for Trampfarten foreslaas en Bevilling paa  $2\frac{3}{4}$  Mill. Pund Sterling om Aaret i fem Aar fra 1. Januar 1940 at regne. Denne Støtte skal uddeles efter Indstilling af et Udvalg. Bidragenes Størrelse vil være afhængig af Fragtniveauet i det Aar, for hvilket Understøttelsen udbetales. Basis Aaret er ligesom tidligere 1929. Hvis Fragtratetallet for et Subsidieaar overstiger 95 pCt. af 1929 Gennemsnit, reduceres Bidraget og Bidraget ophører, hvis Fragtratetallet naar 105.

Endvidere ydes der Hjælp til Skibsbygning i Form af to forskellige Arter af Hjælp. Den første bestaar af en Fond paa 10 Mill. Pund Sterling, hvoraf der i de kommende to Aar efter Lovens Ikrafttræden kan ydes Laan til Bygning af britiske Lastskibe ved britiske Værfter. Den anden Form er en direkte Hjælp, der ydes med 500.000 Pund Sterling om Aaret i fem Aar som Bidrag til Byggeudgifterne ved Fragtskibe, der er bestilt efter 28. Marts i Aar. Denne Hjælp ydes saavel til Trampskibe som til Linere men ikke til Skibe i Kystfart. Tilskudet beregnes efter følgende Rater: 16 s. 6 d. pr. Brutto-Ton til kulbrændende eller kul- og oliebrændende Fragt-Linere, 15 s. til andre Linere, 11 s. til kul- eller kul- og oliebrændende Trampskibe, 10 s. til andre Trampskibe. Denne Støtte vil dog ikke blive udbetalt for de Aar, hvor Fragtrate-Tallet maatte naa op over 120, med mindre Gennemsnittet for alle fire Aar ligger under 120.

Med Hensyn til Ruteskibsfarten skal der nu ydes Hjælp til de Linere, der lider under statsunderstøttet udenlandsk Konkurrence. Regeringen foreslaar her, at der skabes en Fond paa 10 Mill. Pund Sterling som Maksimum at anvende til Støtte for de truede Grene af Liniefarten, der ansøger om saadan Hjælp. Der skal nedsættes et raadgivende Udvalg til at undersøge Ansøgningerne og give Indstilling til Handelsministeriet.

#### *Reserveskibe.*

Endelig stilles der — som bekendt — 2 Mill. Lstr. til Raadighed for Opkøb af gamle Handelsskibe, der skal oplægges som Reserve for Krigstilfælde, og 100.000 Lstr. til deres Vedligeholdelse.

Om den Maade, hvorpaa disse Skibe skal administreres bestemmer Lovforslaget, at de skal indregistres i Handelsministeriets Navn, men deres Røgt skal derefter overdrages til Skibsredere, som paatager sig at vogte og vedligeholde dem i nærmere bestemte Havne. Skibene maa ikke benyttes til Fart undtagen i Tilfælde af en Situation, der medfører Krig eller ser ud til at ville medføre Krig, men de skal holdes i en saadan Stand, at de kan sættes i Fart med kort Varsel. Medens de saaledes er lagt op, kan Skibene benyttes til Oplagring af Regeringsforraad eller til Uddannelse af Søfolk til Krigs- eller Handelsflaaden, dog at saadan Anvendelse ikke maa hindre, at de holdes klar til hurtigt at kunne gaa ud. For at holde Reserven vedlige, vil ældre og mindre egnede af disse Skibe blive solgt til Ophugning fra Tid til anden, og det indkomne Beløb anvendes til Køb af bedre egnede Skibe. Naar Reserven ikke mere er nødvendig i Nationens

Interesse, vil alle Skibene blive solgt til Ophugning.

For at forhindre, at ældre Skibe, der er egnede til Reserveskibe, bliver solgt til Udlandet, faar Handelsministeriet Myndighed til at forbyde saadant Salg. Men Ministeriet skal i saa Fald tilbyde at købe det paagældende Skib: Vilkaarene for Købet skal fastsættes ved gensidig Overenskomst, og hvis Ministeriet ikke kan blive enig med Sælgeren, skal Betingelserne fastsættes af en Opmand, der er udnævnt af Lordkansleren.

#### *Kravet om Samarbejde og Rationalisering.*

I Bemærkningerne til Lovforslaget betones sluttelig endnu en Gang, at Regeringen lægger stor Vægt paa de Betingelser, der er knyttet til Statsstøttens Ydelse. Tramp-Afdelingen maa opretholde sit System af Samarbejde om Fragterne, og »Tramp Shipping Administrative Committee« har faaet paalagt den Opgave at undersøge, hvad der kan gøres for at gennemføre en Rationalisering af Tonnagen og en Forbedring af Erhvervets Organisation. Paa samme Maade skal Linie-Afdelingen overveje, hvorledes den britiske Liniefart kan forbedre sin Stilling paa Markedet. Skibsfarten og Skibsbygnings-Industrien skal nedsætte et fælles Udvalg til at overveje Midler til en mere regelmæssig Strøm af Bestillinger paa nye Skibe.

Den samlede Sum af de Pengemidler, der efter Regeringens Forslag som Laan eller Subsidier stilles til den britiske Skibsfarts Disposition, nærmer sig i danske Penge 900 Mill. Kr.

### FRAGTRATETALLET I JUNI

Det danske Fragtratetal er for Juni beregnet til 128 eller nøjagtigt det samme som i Maj. I Maj steg Fragtratetallet ret kraftigt, nemlig til 128 fra 122 i April.

I Juni 1938 var Fragtratetallet 123. Beregnings-Grundlaget er Tallet for 1935 sat lige med 100.

### VERDENSMARKEDET

Udviklingen paa det internationale Handelsmarked er paa denne Aarstid i særlig Grad behersket af Udsigterne for den forestaaende eller flere Steder saa smaat paabegyndte Høst paa den nordlige Halvkugle, og da de fremkomne Høstberetninger i de senere Uger som Helhed er blevet mere og mere optimistiske, har der ikke været Grundlag for en fastere Vurdering af Markedet. Der regnes nu med, at Eksportoverskudet af den nye Verdenhøst tilsammen med Beholdningerne fra Høsten i Fjor omtrent vil være tilstrækkelige til at dække 2 Aars normale Importbehov af Hvede. Under disse Forhold kan Udsigterne til en Bedring i Markedet og Prisniveauet næppe i Øjeblikket siges at være særlig gode.

Der er dog ogsaa Lande, hvor Høstudsigterne er forringede. Dette gælder saaledes Rumænien, der efter de seneste Beretninger kun ventes at ville faa et Eksportoverskud af Hvede i den kommende Sæson paa omkring 500.000 Tons, medens der tidligere var regnet med op imod 2 Mill. Tons. Endvidere bliver Hvedehøsten i U. S. A., som tidligere nævnt, en Del mindre end i Fjor. I den officielle Vurdering pr. 1. Juli anslaaes den samlede amerikanske Hvedehøst i indeværende Aar til 717 Mill. Bushels mod 931 Mill. Bushels Aaret for og 753 Mill. Bushels i Gennemsnit af Aarene 1926—1936. Af Majs ventes Høsten i U. S. A.

derimod at ville blive lidt større i indeværende Aar end i Fjor.

Det canadiske statistiske Bureau har ligeledes udsendt en Høstvurdering, der angiver Afgrødernes Tilstand for hele Landet den 30. Juni i Forhold til Gennemsnittet for en Aarrække. For Hvedeafgrøden angives Forholdstallet den 30. Juni 1939 til 102, medens det tilsvarende Tal i Fjor paa samme Tid var 92. Udsigterne for Hvedehøsten i Canada skulde herefter være en Del bedre end i Fjor, og det samme er Tilfældet for de fleste øvrige canadiske Kornafgrøder.

### VERDENSTONNAGEN

Lloyds Register Book for 1939—40 er nu blevet udsendt. Den nye Udgave indeholder, som sædvanlig, meget indgaaende Oplysninger om alle Verdens søgaaende Skibe paa 100 Tons og opefter, og der er bl.a. en detaljeret Rapport over mere end 31,000 Dampere, Motorskibe, Sejlskibe o.s.v.

Det er navnlig Lloyds Register Book's Statistik, der er interessant og værdifuld. Man har offentliggjort disse Statistiker lige siden 1886, og de giver nøjagtige Oplysninger om de forskellige Handelsflaader i Verden og er af uvurderlig Nytte for alle, der søger Nyt om Skibsfarten.

Verdens Tonnagen var i Slutningen af Juni:

	1939	
	Dampere og Motorskibe	Ialt
Storbritannien og Irland ..	17,891,134	17,984,158
Andre Lande .....	50,618,298	51,455,501
Ialt ....	68,509,432	69,439,659

	1938	
	Dampere og Motorskibe	Ialt
Storbritannien og Irland ..	17,675,404	17,780,859
Andre Lande .....	49,194,747	50,065,652
Ialt ....	66,870,151	67,846,511

De Lande, der opviser den betydeligste Forøgelse i Løbet af de sidste Aar, er: Japan 623,133 Tons, Tyskland 248,873 Tons, Norge 220,897 Tons, Storbritannien og Irland 203,299 Tons, Italien 157,969 Tons, Holland 117,489 Tons, Panama 106,318 Tons, Britiske Dominions 64,142 Tons.

De største Minuser fremkom i Kina 214,654 Tons, Grækenland 108,603 Tons og Spanien 45,032 Tons. En Statistik over Damp- og Motorskibstonnagen i Juni 1914 og Juni 1939 er ogsaa meget interessant.

	1914		1939	
	Antal	B. R. T.	Antal	B. R. T.
Storbritannien og Dominions	10,123	20,523,706	8,977	21,001,925
Danmark ....	576	770,430	705	1,174,944
Frankrig ....	1,025	1,922,286	1,231	2,933,933
Tyskland ....	2,090	5,134,720	2,459	4,482,662
Grækenland ..	407	820,861	607	1,780,666
Holland .....	709	1,471,710	1,523	2,696,578
Italien .....	637	1,430,475	1,227	3,424,804
Japan .....	1,103	1,708,386	2,337	5,629,845
Norge .....	1,656	1,957,353	1,987	4,833,813
Spanien .....	589	883,926	777	902,251
Sverige .....	1,088	1,015,364	1,231	1,577,120
U.S.A.:				
Hav .....	1,113	2,026,908	2,345	8,909,892
Sø .....	579	2,260,441	508	2,451,641
Andre Lande..	2,749	3,477,311	3,849	6,436,358
Ialt .....	24,444	45,403,877	29,763	68,509,432

Det viser sig endvidere, at der i Løbet af det sidste Aar har været en Formindskelse i Dampskibstonnagen Verden over paa 46.453 Tons, og en Forøgelse paa 1.685.734 Tons i Motorskibstonnagen, en Formindskelse paa 46.133 Tons i Sejlskibenes Tonnage, hvilket giver

en Netto-Forøgelse paa 1.593.148 Tons af Verdens-tonnagen.

Siden 1914 har der været en Formindskelse i Storbritanniens og Irlands Damp- og Motorskibstonnage paa 1.000.955 Tons eller 5,3 pCt. af Tonnagen, man raadede over i 1914, mens Antallet af Skibe er blevet formindsket med 1865 i den samme Periode. I de britiske Dominions, Kolonier o.s.v., har der været en Forøgelse paa 1.479.174 Tons eller 90,7 pCt. og 719 Skibe siden 1914. Totaltonnagen for det britiske Imperium er derfor i Juni 1939 sammenlignet med Juni 1914 en Forøgelse paa 478.219 Tons eller 2,3 pCt., men en Formindskelse paa 1,146 Skibe. Gennemsnitsforøgelsen af Tonnagen i andre Lande i den samme Periode er 90 pCt.

Det viser sig videre, at de største Forøgelser, der har fundet Sted mellem 1914 og 1939, har været i U.S.A. (6.882.984 Tons), Japan (3.921.459 Tons), Norge (2.876.460 Tons), Italien (1.994.329 Tons), Holland (1.497.868 Tons), Frankrig (1.011.647 Tons) og Grækenland (959.805 Tons). I Tyskland er Antallet af Skibe forøget med 369, mens Tonnagen stadig er 652.058 Tons under Juni 1914-Tallet.

Man har i indeværende Aarhundrede været Vidne til en hidtil uset Udvikling af Verdenshandelsflaaden, idet Damp- og Motorskibstonnagen er blevet forøget fra Aar 1901, da Tallet var 24.009.000 Tons til 68.509.000 Tons i 1939. For Storbritanniens og Irlands Vedkommende er Tallet i denne Periode steget fra 12.053.000 Tons til 17.891.000.

Udtrykt i Procent havde de forskellige Lande af Verdenstonnagen de paagældende Aar:

	1901	1914	1939
Storbritannien og Irland..	50,2	41,6	26,1
U.S.A. ....	4,2	4,5	13,0
Japan .....	2,2	3,8	8,2
Norge .....	3,4	4,3	7,1
Tyskland .....	10,1	11,3	6,5
Italien .....	2,7	3,1	5,0
Frankrig .....	4,4	4,2	4,3
Holland .....	2,1	3,2	4,3

Formindskelsen i Sejlskibstonnagen er meget betydelig, nemlig fra 3.963.000 Tons i Juni 1914 til 930.000 Tons i Juni 1939.

En betydelig Forøgelse har fundet Sted i Antallet af Dampere og Motorskibe paa 4000 Tons og derover i de sidste 25 Aar. I 1914 var der ialt 3608 saadanne Skibe, mens Antallet nu er 6.589, hvoraf 576 er paa 10.000 Tons eller mere og 82 paa 20.000 Tons eller mere. Af de 576 Skibe er de 258 britiske.

Tallene viser med uomstødelig Sikkerhed, at den engelske Tonnage i de 25 Aar er gaaet betydeligt tilbage, at næsten alle andre Lande er gaaet ligesaa væsentligt frem, og at Tyskland arbejder for fuld Kraft for at naa op paa Førkrigstallet. Der er dog næppe Tvivl om, at man fra britisk Side nu vil sætte alvorligt ind for en meget væsentlig Forøgelse af den britiske Handelsflaade, saa det er muligt, at Tallene i 1940 vil vise et noget andet Billede.

### OPRUSTNINGERNE OG SKIBSFARTEN

Stormagternes Oprustning gennem det sidste Par Aar har taget Fart i et Omfang, som man aldrig tidligere har set det, og den svenske Nationaløkonom H. G. Tonndorf har undersøgt dette nærmere:

Sætter man Værdien af Verdens Industriproduktion i 1913 til Forholdstallet 100, godtgøres det, at det tilsvarende Indekstal for 1938 er ca. 200. Med andre Ord, at Værdien af Industriproduktionen er fordoblet gennem Aarene fra 1913 til i Fjor. Men en tilsvarende Bedømmelse af Rustningsudgifterne, taget for alle betydende Lande Verden over, viser, at disse i den nævnte Periode er 4-doblede, altsaa en Stigning i Indekstallet fra 100 til ca. 400.

For Englands Vedkommende er de direkte Militærudgifter, med Sterling-Beløbet omregnet til svenske Kr., steget fra i 1929—30 2,05 Milliard sv. Kr. til 1938—39 ca. 7,04 Milliard sv. Kr., og for 1939—40 er der en yderligere Stigning til omkring 12 Milliard sv. Kr. I Frankrig er Stigningen fra 1929—30 til 1938—39 fra godt 1,6 til godt 4,07 Milliard sv. Kr., i Italien fra 0,97 til ca. 4,36 Milliard sv. Kr. for 1936—37, og der er selvsagt ganske givet stærk yderligere Stigning det sidste Par Aar. For Sovjet nævnes det, saa vidt man paa Basis af officiose sovjet-russiske Bladmeddelelser kan have Viden derom, at Udgifterne til Rustningerne er steget fra godt 2,2 Milliard sv. Kr. i 1920—30 til ca. 38,6 Milliard sv. Kr. i 1937—38, og for Tyskland er Stigningen fra 0,6 til 11,2 Milliard sv. Kr. indtil Aaret 1936—37. Ogsaa der gælder det, at det seneste Par Aar har krævet nye, imponerende Milliardbeløb til Rustningerne. At Japan, bl. a. paa Grund af Krigen med Kina, er kommen op paa for 1938—39 et Beløb paa ca. 10,5 Milliard sv. Kr. mod 9 Aar tidligere 0,85 Milliard, er forstaaeligt nok.

Hvad de skandinaviske Lande angaar, nævner den svenske Forfatter, at Finland gennem de sidste 10 Aar har sat sine Militærudgifter op med 100 pCt., men at Norge og Danmark indtil nu har gjort saa lidt for Udviklingen af deres Forsvarsberedskab, at disse to Landes Militærudgifter tilsammen kun er ca. 40 pCt. af Sveriges tilsvarende Udgifter.

Stigningen i Rustningsudgifterne medfører automatisk, at der derigennem beslægtedes en stedse større Del af det enkelte Lands Nationalindtægt. For Englands Vedkommende er det beregnet, at 8 pCt. af Nationalindkomsten i 1938 gik til Militærudgifterne, mod 3 i 1935, men for Tysklands og Sovjets Vedkommende er Billedet end mere grelt, idet hvert af disse Lande i Fjor anvendte ikke mindre end 21 pCt. af deres Nationalindtægt til Militærudgifterne, — de 21 pCt. gælder endda for begge disse Lande for 1937. De tilsvarende 1935-Tal var for Sovjet 12,5 pCt., for Tysk-

land 12,9 pCt. I Sverige har Militærudgifterne i 1938 været ca. 4 pCt. af Nationalindtægten, — dette betyder en Fordobling siden 1928.

Endnu et Par Tal illustrerer meget tydeligt, — paa Basis af Opgivelser fra tysk Side nævner den svenske Nationaløkonom, at Militærudgifterne i 1938—39 pr. Indbygger har været, udtrykt i tyske Penge, for Sovjet 260 Mark for Tyskland 186 Mark, for England 164 Mark, Frankrig 135 Mark og Sverige 49 Mark.

At de senere Aars voldsomme Stigning i Rustningerne hos Stormagterne rummer visse Momenter, der kan virke i Retning af en Konjunkturstigning, kan man naturligvis ikke komme uden om. Men oprettholdes Freden, hvad alle fortsat haaber paa, vil man paa et givet Tidspunkt ikke kunne komme uden om den Vanskelighed, der vil ligge i at »pacificere« de mange og meget omfattende Industrigræne, der gennem de seneste Aar er bleven militariserede.

Hertil kommer, at dette vil faa meget alvorlige Følger for Skibsfarten, idet Oprustnings-Transporterne naturligvis har betydet uhyre meget.

## ENGLAND MAA STADIG IMPORTERE

I Overhusets Møde i forrige Uge erklærede Lord Templemore, der svarede paa Regeringens Vegne under en Debat vedrørende Importen fra Udlandet, at Englands Lagre af Handelssvarer og Regeringens Reserver af omtrent alle de vigtigste Raastoffer var mere end tilstrækkelige til 3 Maaneders Forbrug efter den Beregning, der er foretaget angaaende Forbruget.

Lord Templemore erklærede videre, at man ikke vilde foregive, at Landet kunde være selvforsynende i Krigstid. Landet maatte vedblive at importere, hvordan det saa end gaar, og selvom Udsigterne for en Sikring af Freden er endnu mere tvivlsomme, end de er i Øjeblikket. Et Forsøg paa at dele Verden i to Lejre, som ikke staar i indbyrdes handelsmæssig Forbindelse, vilde gøre en Krig omtrent uundgaaelig.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Skibsfarten paa Antwerpens Havn

Antallet af ankomne Skibe til Antwerpens Havn i Juni Maaned d. A. adrog 1066 paa 2233 Tusind netto Moorsom Tons (N.R.T. = Netto Moorsom Ton ÷ 17,25 pCt.) mod 925 Skibe paa 1868 Tusind N.M.T. i samme Maaned i 1938).

Trafikken fra de nedennævnte Lande var som følger:

	Juni 1938		Juni 1939	
	Antal Skibe	1000 N.M.T.	Antal Skibe	1000 N.M.T.
Tyskland .....	166	468	194	561
Storbritannien ...	243	419	265	508
Frankrig .....	62	178	84	227
Norge .....	71	141	70	154
Holland .....	145	158	188	203
Belgien .....	45	88	47	113
Sverige .....	50	65	68	88
Danmark .....	41	64	50	83
Førene Stater ..	17	77	14	62
Grækenland .....	12	36	15	46
Japan .....	8	42	6	42
Italien .....	9	23	8	21
Sovjet Rusland ..	10	23	3	7
Finland .....	9	8	17	19

### »Sit-down«-Strejkerne i U.S.A.

Ved Byretten i Bergen er behandlet en Sag vedrørende de meget omtalte »sit-down«-Strejker i U.S.A. i Begyndelsen af 1938. Sagen var rejst mod den norske Matros Peder Stavenæs, der som Formand i Scandinavian Seamens Club i Norfolk havde forledt en Del af Mandskabet paa den norske Damper »August« til at nedlægge Arbejdet under Skibets Ophold i Norfolk. Paa Grund af Arbejdsstandsningen var Skibet blevet forsinket 10—12 Dage. I Mandskabets Kontrakter var udtrykkelig fremhævet, at Afmønstring skulde ske i nordeuropæisk Havn. Skibet havde paa Rejsen til Norfolk været ude i haardt Vejr og faaet en Læk i Forskibet, men Lækagen var blevet midlertidig repareret, og ingen af Mandskabet havde klaget.

Først i Norfolk hørte Kaptajnen Klager, idet to Mand

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

fra Seamens Club paa Mandskabets Vegne meddelt, at de vilde afmønstres. Kaptajnen henviste til Kontrakten, som Seamens-Folkene først afviste som ikke gældende i U.S.A., men bagefter paastod de, at Skibet ikke var i sødygtig Stand. Næste Dag fik de fat i den norske Konsul, som foreholdt Mandskabet deres ulovlige Opræden. To Surveyors blev tilkaldt og erklærede Skibet sødygtigt, men Mandskabet nægtede fremdeles at gaa ombord, og Sagen kom straks for Retten, der frifandt Rederiet. Mandskabet nægtede dog fremdeles at gaa ombord.

Naar Sagen kom for Retten, skyldtes det, at Scandinavian Seamens Club havde gjort Arrest i Skibet for at faa udbetalt Mandskabets Hyrer samt et Krav paa 1000 Dollars for Mandskabets Ophold i Land. Da Skibet efter Rettens Frigivelse skulde afsejle, meldte 8 af det gamle Mandskab sig til Tjeneste, men der blev imidlertid antaget helt nyt Mandskab, og med 10 Dages Forsinkelse kom Skibet endelig af Sted. Rederiet har beregnet Tabet derved til ca. 35.000 Kr.

Ved Retten i Bergen gav Peder Stavenæs Partsforklaring og holdt en helt agitatorisk Tale. Han hævdede iøvrigt, at han ikke havde haft noget med Arresten at gøre og havde udtalt sine Betænkeligheder, da han fik Besked om Mandskabets Afmønstring. Stavenæs fik dog alligevel ved Retten i Bergen en Dom paa 60 Dages Fængsel.

Det er en bemærkelsesværdig Dom, skriver »N. H. & S. T.», efter hvis Referat vi har omtalt Dommen, og Bladet tilføjer i sine Kommentarer:

Den viser, at det nu efterhaanden lykkes vore Myndigheder at faa Haas paa en Del af de Folk, som er gaaet foran i de mange Ulovligheder i vor Skibsfart — særlig paa Amerikakysten — i 1937-38. Tilfældet med »August« var et af de allerværste. Det var som nævnt i Fjor, at »August« kom ind til Norfolk i U.S.A. Skibet havde haft haardt Vejr paa Overrejsen, og det kan ikke undgaa, at der ved en saadan stormfuld Atlanterhavsrejse vil indtræffe smaa Skader, som derefter udbedres. Dette er jo en almindelig Foreteelse tilfældig, og vore raske Sømand tager sjælden synderlig Noils af det.

Men her var det altsaa anderledes. I Norfolk var der dengang en saakaldt Scandinavian Seamens Club, og i



Spidsen for denne stod den nu dømte Peder Stavenæs. Klubben troppede op ombord og paastod, at Skibet var usødygtigt. Og Klubben fik hele Besætningen til at kræve blank Afmonstring til Fordel for Klubfolkene dér. Da Kaplajnen afslog Kravet, blev der lavet en Mængde yderligere Vrovl. Klubben og Besætningen havde endog den eneste Frækhed at gøre Arrest i Skibet og beslaglægge det. Heldigvis blev Kravet forkastet baade af særskilte sagkyndige, af Skibskontrollen og endog af Domstolen, som selv var ombord og holdt Besigtigelse. Der var absolut intet i Vejen med Skibet i nogen som helst Henseende. Det var i fuldt sødygtig Stand. Besætningen gav sig alligevel ikke, og Aktionen førte til, at Skibet blev 10 Dage forsinket. Der blev ingen Hjælp ydet Skibet af det amerikanske Politi.

Anføreren, Peder Stavenæs, blev dog til Slut sendt hjem af de amerikanske Emigrationsmyndigheder, saaledes at de norske Domstole kunde drage ham til Ansvar for hans Meritter. Og det er overordentlig tilfredsstillende, at man nu endelig har kunnet reagere, ikke blot mod de Folk fra Skibene, som i dette og lignende Tilfælde har skadet Skibsfarten saa meget, men at man her ogsaa har kunnet faa Tag i en af selve Klubberne. Vi tror, at Dommen vil vække Tilfredshed saavel i Sømændenes egne Organisationer som i de andre Organisationer indenfor Skibsfarten.

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juni 1939

I Juni 1939 ankom til Rotterdam 855 Skibe (Juni 1938: 828 Skibe) med Ladninger og afgik 763 Skibe (Juni 1938: 787 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Juni 1939	Juni 1938
Erts .....	149	185
Korn .....	38	45
Trælast .....	56	58
Jordolie .....	47	36
Kul .....	60	31
Andre Ladninger .....	73	52

Ialt ankom med mindre Liniebaade 287 (301) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Juni 1938) og med større Liniebaade 145 (120). Yderligere ankom 423 (407) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 290 (290) mindre Liniebaade, 105 (107) større Liniebaade og 368 (390) Trampbaade, hvoraf 164 (185) Skibe med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 32 (34) Skibe Nieuwe Waterweg.

For Reparation ankom 28 (21) Skibe til Rotterdam og 44 (24) Skibe til Schiedam.

### Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Juni Maaned 1939

Hjemland	Antal Anløb	R. T. N.
Danmark .....	445	101,731
Norge .....	7	3,728
Sverige .....	42	10,065
Finland .....	4	1,438
Estland .....	8	3,138
Tyskland .....	29	3,061
England .....	6	7,007
Holland .....	3	1,359
Grækenland .....	1	2,490
Argentina .....	1	2,816
Tilsammen .....	546	136,833
Heraf Rutefart .....	178	31,088

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Vildsundbroen

Søndag den 16. Juli indviede Kongen Broen over Vildsund mellem Thy og Mors.

Vildsundbroen, der er bygget af Thisted Amt med Tilskud af Vejfonden, blev vedtaget af Thisted Amdsråd i 1937 og paabegyndtes i Juli samme Aar. Broarbejderne har saaledes kun varet to Aar. Medregnet Vejtilløstningerne har Broen kostet ialt godt 3 Millioner Kr. at bygge. Den er 381 Meter lang og 8 Meter bred. Paa hver Side af den 6 Meter brede Kørebane findes et 1 Meter bredt Fortov. Broens Konstruktør er Professor Anker Engelund. Fra dansk Skibsfarts Side vil der ikke fremkomme nogen Lykønskning til denne nye Bro, men tværtimod en Beklagelse af, at man stadig fortsætter disse Broarbejder til Skade for Skibsfarten.

### Højere Bolværker ved Københavns Havn

I Anledning af Ulykken i Nyhavn forleden, hvor en svensk Bilist kørte over Bolværket i Ilavnegade og omkom, har Myndighederne indgaaende droftet, hvorledes man bedst kan træffe Sikkerhedsforanstaltninger ved Bolværkerne i Havnen.

### Polens Kuleksport i Juni Maaned 1939

De fra Polen i Juni Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa forskellige Lande som følger:

Tyskland .....	21
Ungarn .....	3
Czeko-Slovakiet .....	74
Tyskland .....	50
Slovakiet .....	33
Sverige .....	191
Norge .....	49
Danmark .....	16
Finland .....	21
Lettland .....	6
Frankrig .....	182
Belgien .....	56
Holland .....	96
Schweiz .....	28
Italien .....	199
Grækenland .....	20
Jugoslavien .....	4
Algier .....	3
Ægypten .....	15
Argentina .....	33
Brasilien .....	1
Bunkerkul .....	168
	1,269
Danzig .....	39
Ialt .....	1,308

### Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængde til Rotterdam i Juni 1939

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe*)	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A. ....	13	48,534	12	1
Belgien .....	3	942	1	2
Brasilien .....	2	8,053	2	—
Danzig .....	2	721	—	3
Danmark .....	31	73,073	13	14
Tyskland .....	399	599,996	340	62
Estland .....	4	3,320	2	2
Finland .....	23	33,123	14	3
Frankrig .....	22	36,047	15	7
Grækenland .....	30	74,800	13	16
Storbritannien ..	182	363,517	130	39
Italien .....	44	125,831	45	—
Jugoslavien .....	11	28,381	9	1
Japan .....	4	24,402	4	—
Lettland .....	3	3,596	—	2
Litauen .....	1	205	1	—
Nederlandene ..	381	485,670	267	80
Norge .....	67	131,747	42	20
Panama .....	5	16,591	4	2
Polen .....	7	5,736	5	3
Portugal .....	3	3,788	3	—
Rusland .....	2	3,743	2	—
Sverige .....	74	92,787	57	15
Ialt ....	1,313	2,164,603	981	272

Ialt afgaaet: 1,253 Skibe.

\*) = Excl. Andetsteds udklarerede Skibe.

Man har allerede naaet et foreløbigt Resultat. Forleden begyndte man at opstille midlertidige Beskyttelsesmidler, og i Løbet af kort Tid vil Bolværkerne blive forhøjet paa alle de farlige Steder. Der bliver lagt 40 cm til Bolværket, saaledes at dette er højere end en Bils Nav. Bolværket bliver desuden malet hvidt, og samtidig opstilles der et stort Advarselsskilt.

Den eneste Mulighed for at køre i Vandet skulde derfor være, at en Vogn har saa stor Fart paa, at den slaar en Kolbotte, naar den rammer Sikkerhedsværnet.

### Nakskov Skibsværfts største Opgave

Lørdag forlod det polske Motorskib »Chrobry«, der er under Bygning paa Nakskov Skibsværft, Værftet, som dermed har løst sin hidtil største Opgave.

»Chrobry«, der skal sejle paa Sydamerika, gaar først til København, og de forskellige tekniske Prover vil finde Sted under Vejs.

### Rudkobing-Navers Grund

En Oprensning for og Bortsprængning af Sten i Sejløbet fra Rudkobing Havn til Navers Grund ca. 54 Gr. 58,1 Min. N., 10 Gr. 42,5 Min. E.) er paabegyndt og vil formentlig



★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

**F**ragtmarkedet slæber sig stadig af Sted uden større Forandringer.

River Plate Markedet har været jævnt aktivt. Der er stadig en Del Efterspørgsel efter Tonnage til Schedule Raten for August/September, ligesom Befragterne interesseres sig for Tonnage for Januar/Februar Lastning.

Paa de øvrige Kornmarkeder spores der nogen Aktivitet fra St. Lawrence til U.K. paa Basis af Minimalraten, ligesom enkelte Korn Købmænd er i Markedet for Tonnage fra Golfen til U.K.

Fra Pacifickysten noteres Korn til Shanghai til \$3.25 per ton, ligesom der søges en enkelt Baad for Korn fra Vancouver til England, for hvilken der indikeres 23/-. Fra Sydafrika søges stadig Tonnage for Majs, saaved til U.K. som til St. Lawrence. Befragterne noteres omkring 17/-, Basis Cape Town Lastning til U.K. og 18/- til St. Lawrence.

De øvrige oversøiske Markeder er ogsaa uforandrede. Der er stadig Efterspørgsel efter Scrap Tonnage fra U.S. Atlantic og Golfen til U.K., Gdynia og Japan. Rateniveauet er nærmest uforandret, selv om der spores en svagt stigende Tendens i Raterne til Europa. Sidste Slutning var 18/6d. til U.K. og 20/6d. til Gdynia. Til Japan vil Befragterne betale omkring 20/-.

Fra Cuba og San Domingo søges Tonnage for Sukker til U.K. Raterne er velhævede. For 5000 Tonner kan der i Dag opnaas 19/- fra Cuba for August Lastning. Dette er en væsentlig Forbedring i Forhold til sidste Uge.

Om Markederne fra Pacifickysten er der desværre kun meget lidt nyt at fortælle. Vancouver/U.K. paa f.i.o. Basis kan fortsat faa al den Tonnage, Befragterne ønsker, til 24/3d. Til denne Rate har der iøvrigt været sluttet et ret stort Antal Baade i den forløbne Uge. Iøvrigt kan der stadig placeres Tonnage for Scrapjern. Sidste Baad opnaede \$4.10 fra Columbia River til Japan. Der kan ligeledes placeres en enkelt Baad for Lumber til Shanghai/Dalny range, for hvilken Forretning Befragterne indikerer £7000 for en Baad paa omkring 450,000 cbft.bale. Til Australien sluttedes en Baad paa omkring 500,000 cbft.bale for October/November Lastning til omkring £7500, hvilket kan gentages. Intercoastal Lumber kan slutes til omkring \$11 paa mille Basis eller til 20/- f.i.o. per ton d.w. garanteret available cargo.

Østens Markeder viser stadig intet Tegn til større Aktivitet. Soyabønner sluttedes til 24/-, hvilket antagelig kan gentages. Fra Saigon er Raten nominelt 25/- à 25/6d. for Ris til sædvanlige franske Atlanterhavshavne. Liner space er sluttet til U.K. til 24/- for August Lastning, og en 6000 Tonner er sluttet for Ris til Spanien til 27/1½d. Basis 1 Lossehavn for Juli Lastning.

Fra fransk Indokina søges Tonnage for Kul til U.S.N.H., for hvilken Forretning Befragterne indikerer 19/- paa f.i.o. Basis. Der sluttedes iøvrigt en norsk 10,000 Tonner fra Port Redon til Montreal til 17/- f.i.o, hvilket kan gentages. Port Redon/Marseilles indikerer 21/- og til fransk Kanalhavn noteres fra Port Campha 22/6d. for September Lastning.

De indiske Markeder er stadig meget stille. For August/September indikerer Befragterne 27/6d. fra Madraskysten til U.K. Cont. Kul Calcutta/Shanghai er igen sluttet til 7½ Rupees, hvilket kan gentages. Fra Vestkysten af Forindien søges Tonnage for Erts til U.S.N.H. til 22/6d.

De europæiske Markeder ligger bedre, og specielt for prompt Tonnage er der relativt tilfredsstillende Fragter at opnaa.

Paa Trælastmarkederne er Aktiviteten tilfredsstillende, og Raterne er velhævede. Paa Rederhold ventes yderligere Forbedring af Trælastraterne.

De udgaaende Kulmarkeder er uforandrede. Wales/Buenos Aires er igen sluttet til 9/-, og Wales/Port Said fik Tonnage til 8/-.

Middelhavet/hjem var lidt livligere. Af Befragtninger skal nævnes: 8000 Tons Erts Bona/Middlesborough 8/6d. og 5000 Tons Fosfat Sfax/Rouen 9/3d.

Fra Sortehavet sluttede Russerne en 8000 Tonner med Erts til Baltimore til 12/6s.

Paa Timechartermarkedet cirkulerer stadig et ret betydeligt Antal Ordre for stor Dieseltonnage for saavel Periode som for enkelte Rejser. 8000 Tons ca. 11 Knobs Dieselbaad kan antagelig opnaa 5/- med Levering og Tilbagelevering U.S.N.H., for hvilket der antagelig kan opnaas 5/6d. for 11 Knobs Baad, og 6d. mere for ca. 13 Knobs Baad.

For 3000 Tonner er betalt \$1.60 for Vestindia Rundtur.

vare 1 à 2 Maaneder. Arbejdet foretages med Dykker fra Stenfiskerfartøj, der fører de reglementerede Signaler for Uddybningsmateriel i Arbejde. Søfarende anmodes om at udvise Forsigtighed ved Passage af ovennævnte Stenfiskefartøj.

#### Licitationen over Uddybningen af Høje Stene-Løbet

De indkomne Tilbud paa Arbejdet med Uddybningen af Høje Stene-Løbet blev aabnet forleden. Vi nævner dem nedenstaaende: Elselingen & Co. 102,000 Kr., Monberg 108,000 Kr., Saabye & Lerche 106,500 Kr., A. Galsgaard 108,500 Kr., Melchior & Voltelen 117,000 Kr., Kjær & Trillingsgaard, Bdr. Hansen, Kraguæs, 4 Kr. pr. Kubikmeter.

Tilbudene bliver straks indsendt til Ministeriet med Indstilling, at det laveste antages.

Udover disse Udgifter vil der løbe Udgifter paa til Fjernelse af en Del Sten i Løbet, der ikke er inkluderet i det bortliciterede Arbejde. Hvor meget dette yderligere vil koste, vides endnu ikke.

#### Skoleskibet »Danmark«s Vintertogt

Skoleskibet »Danmark«s Vintertogt er som bekendt blevet fremskyndet i Aar, for at Skibet kan naa at komme over til New York og repræsentere Danmark under Verdensudstillingen.

Det er nu bestemt, at Togtet paabegyndes allerede den 8. August, og følgende Pladser ventes besøgt: New York,

Baltimore, St. George (Bermudøerne), St. Lucia (Vestindien), St. Thomas, Jacksonville (Florida) og Dunkerque. Hjemkomsten finder antagelig Sted midt i Marts.

#### Et smukt Stykke Ombygningarbejde

MS. »Stella« af Ommel, Kapt. Almlund, er nu færdig fra H. C. Christensens Værft i Marstal, hvor Skibet har gennemgaaet en omfattende Ombygning og Modernisering. »Stella« er blevet et overordentligt smukt Skib, der imponerer med sine harmoniske Linier og sit helt igennem nette Ydre.

Efter Prøvetur og Kompasretning er »Stella« nu parat til at gaa i Fart.

#### Da »Nelly« af Marstal grundstødte

Der skete i sin Tid ved Snekkersten en dramatisk Strandning, idet Motorgaleasen »Nelly« af Marstal under en orkanagtig Storm blev drevet paa Grund. Jagtens 2-Mands Besætning, Skipper Fr. Christensen, Græsvænge, og hans Medhjælper, kastede en Redningskrans med en Line ind mod Land, og Fisker Axel Hansen, Snekkersten, kastede sig med en Line om Livet i Bølgerne og fik fat i Redningskransen. Da han var paa Vej ind, ilede Fisker Jonas Børgesen og Skipper J. Chr. Johansen, Snekkersten, samt Frisør E. Ploug, Espergærde, ham til Hjælp, og det lykkedes dem at bjerge de to Marstal-Søfolk uskadede i Land.

Aksel Hansen har nu gennem Carnegies Belønningsfond

faaet udbetalt 400 Kr. for sin modige Optraeden — de andre Hjælpere har faaet hver 200 Kr.

### 3m. Skonnert »Skandia« sprunget læk

3 m. Sk. »Skandia« af Marstal er indkommet til Nordhavnsværftet for Reparation.

»Skandia« er sprunget læk under Rejse fra Bergen til Wiborg med en Ladning Talkum og vil reparere i København, inden Rejsen fortsættes.

### Ferieordning

Odense Staalskibsværft løser Ferieproblemet paa den radikale Maade, at det samtidig giver sine 1700 beskæftigede Mand Ferie i 10 Arbejdsdage. Ferien begynde i Lørdags.

### Lodsbaad, som ogsaa kan bruges som Isbryder

Den nye Lodsbaad »Skagen«, der er bygget paa Orlogsværftet, ankom forleden til Skagens Havn for at indgaa i Tjenesten dér, ført af Lodsformand Pihl. Af Hensyn til Skibets Hovedanvendelse som Lodsskib og lejlighedsvis anvendelse som Bugserfartøj og Isbryder, er det bygget af Staal med særlig Isforstærkning og Bugseranordning. Den hidtilværende Lodsdamper »Skagerak«, der i 40 Aar har gjort Tjeneste i Farvandene ved Skagen og som ofte har bistaaet Fiskerne i faerfulde Situationer og under Isforhold, ligger smykket med Signalfag fra Top til Ræling for at byde Afløseren velkommen.

### Ophugning i første Halvjaar

Ifølge A/S Platou's Markedsrapport har det internationale Ophugningsmarked i Løbet af det første Halvjaar i Aar været mere aktivt end i den tilsvarende Periode i Fjor, idet der i alt i Aar er solgt 55 Skibe (plus 18 Smaaskibe) med en total Brutto Tonnage af 186.936 Tons mod 41 Skibe (plus 16 Smaaskibe) paa tilsammen 130.165 Tons Brutto i Fjor.

### Maskinisteksamen

Ved de i Juni/Juli 1939 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserproven* mødte 3 Eksaminander, som alle bestod.

Til *Maskinpasserproven* mødte 13 Eksaminander, som alle bestod.

Til *Den almindelige Maskinisteksamen* mødte 70 Eksaminander, hvoraf 55 bestod.

Til *Den udvidede Maskinisteksamen:*

*Hjælpefag* mødte 60 Eksaminander, hvoraf 57 bestod.

*Maskinfag* mødte 61 Eksaminander, hvoraf 59 bestod.

*Elektrotekniske Fag* mødte 58 Eksaminander, hvoraf 53 bestod.

Til *Elektroinstallatør-Proven for Maskinister* mødte 45 Eksaminander, hvoraf 37 bestod.

### Da Skibsfører H. J. Frederiksen forsvandt

Der er i disse Dage for Retten i Marstal blevet indbragt en Sag af noget usædvanlig Art, idet det drejer sig om en Arv efter en Mand, der forsvandt for 56 Aar siden.

Den 4. September 1883 forlod Skonnerten »Elisabeth« af Isafjord paa Island, der blev ført af Skibsfører Hans Jørgen Frederiksen af Vesterskov, Marstal Landsogn, Isafjord paa Rejse til Barcelona.

Man modtog aldrig nogen Underretning om Skonnerten og der kan næppe være nogen Tvivl om, at den er gaaet under med Mand og Mus.

Først nu skal Arveforholdene endelig ordnes, idet det er konstateret, at Skibsføreren har en Formue paa 2,173 Kr., og dette Beløb vil hans Arvinger nu have udleveret ved Dom. Naar dette først sker nu, er det fordi Skibsførerens Enke først er død den 31. Januar i Aar, og det er Børnene og Børnebørnene, der anlægger Sagen.

### Forholdsregler mod Indbringelse af Mund- og Klovesyge i de Forenede Stater

Det amerikanske »Federal Register« for den 2/6 1936, indeholder en af Landbrugsministeren den 31/5 1939 udfærdiget Bekendtgørelse (B.A.I. Order 370) angaaende Forbud mod Indførsel af klovbærende Dyr (Kvæg, Faar eller andre Drøvtyggere samt Svin) og af Kød af disse (frisk, kølet eller frosset) fra Lande, smittet med Mund- og Klovesyge, derunder Danmark. Bekendtgørelsen, der træder i Kraft den 16/6 1939 og afløser den med ovenciterede Indberetning No. 404 af 31/5 1938 indsendte B.A.I. Order 366, omfatter endvidere, ligesom tidligere, ogsaa Dyr fra de opregnede Lande, der som Skibsforraad medføres ombord paa Skibe, der anløber amerikanske Havne.

Endvidere forbydes Importen af frisk Kød af vilde Drøvtyggere og Svin samt Importen af friske Indvolde af Husdyrdrøvtyggere eller Svin fra de opregnede Lande — medmindre Importen sker til farmaceutisk Brug. De op-

regnede Dyr eller Kød af disse, der ankommer til de Forenede Stater for Indførsel, vil være at eksportere i Løbet af 7 Dage eller tilintetgøre i Overensstemmelse med de af Bureau of Animal Industry udfærdigede Forskrifter.

Endvidere forbydes Indførsel af saltet Kød, medmindre

1. alle Ben er blevet fjernet i Oprindelseslandet,
2. Kødet er blevet gennemsaltet ved Anvendelse af Torsalt eller Sallage, og
3. at Kødet har været i ufrosset, frisk Tilstand i mindst 7 Dage, efter at Slagtingen har fundet Sted.

Saafernt de paagældende Produkter ved Indførsel til de Forenede Stater ikke opfylder de foreskrevne Betingelser, vil de være at eksportere i Løbet af 7 Dage eller tilintetgøre i Overensstemmelse med de af Bureau of Animal Industry udfærdigede Forskrifter.

Det allerede gældende Forbud mod Bortfjernelse eller Losning m. v. paa amerikansk Soterritorium af Kødaffald fra Skibe udvides til at gælde Affald af de i Bekendtgørelsen nu opregnede Produkter, hvorhos Bestemmelserne opretholdes vedrørende Indførsel af slagtel Fjerkræ.

### Göta-verken

Göta-verken har i disse Dage leveret sit 9. Skib i Aar, et 12,500 Tons Tankmotorskib »Nike«, bygget for Rederiet A/B Transoil i Göteborg. Sammenlagt repræsenterer disse 9 Skibe en d.w. Tonnage paa 90,570 Tons, og deres Maskiner udvikler tilsammen 48,100 indikerede Hestekræfter.

»Nike« har Hoveddimensionerne: Længde overalt 483' 9", Bredde 59', Dybde 35' 6", Middeldybgaende 27' 10<sup>3</sup>/<sub>8</sub>". Maskineriet udgøres af en enkeltvirkende 4 Takts Göta-verken-B. & W. Dieselmotor paa 5,100 I.H.P. og Skibet skal gøre en Fart af 13 Knob for fuld Last.

Blandt Dellagerne i Prøvelturen var Skibsreder Gunnar Carlsson, Direktør Sörmann og Værftets Ledelse.

### Tysklands Skibskøb

Tolv norske Skibe paa tilsammen 90.000 Tons d.w. er i Løbet af de sidste Maaneder, efter hvad R. S. Platou meddeler, solgt til Tyskland, deraf de ti kontant.

### En opsætsig Sømand, der slap billig

Ved Sø- og Handelsretten var der rejst Tiltale mod en yngre Matros Joh. Jørgen Jensen for Vold og Rønning. Han havde paa en Rejse fra Rio til Santos med Damperen »Nordfarer« den 12. April d. A. sat sig op mod Styrmanden, som han gav »et blaat Øje«, og var, da Skibet kom til Santos, gaaet i Land uden Tilladelse og havde saa sammen med en anden Mand givet sig til at drikke, saaledes at begge glemte at komme om Bord igen, inden Skibet skulde sejle.

Jensen mente, at han over for »Nordfarer«s Styrmand kun havde handlet i berettiget Selvforsvar, da Styrmanden et Par Gange i Forvejen uden Grund havde skubbet ham væk fra Rattet, og han bestred at have gjort sig skyldig i Rønning, da han havde sit Tøj og et Hyretilgodehavende paa 115 Kr. om Bord i »Nordfarer«.

Retten lod ham slippe med en Bøde paa 80 Kr. for begge Forhold.

### Nyt Fragtmotorskib til Ø.K.

Fra Nakskov Skibsværft søsattes Tirsdag et nyt Lastmotorskib til Østasiatisk Kompagni. Skibet, der fik Navnet »Korea«, er et Søsterskib til »Kina«, der blev søsat sidste Efteraar og døbt af Hendes Majestæt Dronningen.

»Korea« har — ligesom »Kina« — en Længde af 506<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod, en Bredde af 65 Fod og en Dybde til øverste Dæk af 41<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod. Lasteevnen er godt 12,600 Tons. Trods Størrelsen er Skibene enkeltskruede: de drives af en B. & W.-Dieselmotor paa 11,000 I.H.K., og deres daglige Fart vil være ca. 16 Knob, men paa Prøvelturen opnaaede »Kina« en Fart af 18 Knob. De to Skibe er Danmarks største og hurtigste Fragtskibe. Ligesom »Kina« er »Korea« bygget til Ø. K.s Rute til Japan og Kina, og faar en meget komfortabel Passagerindretning til 12 Rejsende.

Søsætningen, der havde samlet en Mængde Tilskuere, foregik Kl. 12 Middag, og fik et smukt Forløb. Fru Direktør C. C. Hansen døbte Skibet. Højtideligheden overværedes af Prins Axel, Direktør C. C. Hansen, Direktør Hakon Christiansen, Direktør, Baron N. Juel-Brockdorff, Maskininspektør Jacobsen, Ø. K., og af Værftets Ledelse med Direktør H. P. Berg i Spidsen.

Efter Stabelafløbningen fandt der en Frokost Sted, hvor Direktør Berg overrakte Skibets Gudmoder, Fru Direktør C. C. Hansen, et Platinarmaand med Skibets Navn indlagt i Brillanter. Ved Frokosten lydede Ø. K.s Direktør, Prins Axel, Direktør H. P. Berg, der nu afaar som Leder af Nakskov Skibsværft efter en 14-aarig Funktionsperiode, i hvilket Tidsrum der er foretaget store Udviklinger og Udvidelser ved Værftet. Det var den sidste Stabelafløbning ved Nakskov Skibsværft under Direktør Bergs Ledelse.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortæst fra Side 346.

SVENDBORG

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**A. E. SØRENSEN**

EDSVORNE SKIBSMÆGLER

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

Fra Helsingør Skibsværft søsattes Tirsdag et nyt Frugt-motorskib til Rederiet J. Lauritzen. Skibet, der fik Navnet »Indian Reefer«, er ligesom de øvrige »Reefer«-Baade udstyret med Kølelast, og dets Kapacitet er omtrent den samme, som de største af de tidligere — ca. 185.000 Kubikfod; derimod bliver det i Modsætning til dem dobbelt-skruet; det skal drives af to B. & W.-Motorer, og Farten paa Last bliver ca. 15½ Knob.

»Indian Reefer« skal være færdig til Aflevering omkring 1. Oktober, og det menes, at det vil blive Danmarks hurtigste Fragtbaad.

**Haard Konkurrence for danske Køleskibe**

Tre af Rederiet J. Lauritzens Skibe med Kølelast er blevet oplagt i Esbjerg. Det drejer sig om Motorskibet »African Reefer« og Dampskibene »Jonna« og »Laura«. I Forvejen ligger to af Rederiets Frugtmotorskibe, »Australian Reefer« og »Chilean Reefer«, i sydamerikansk Havn.

Skibenes Oplægning skyldes Vanskeligheder ved at faa Last til Køleskibene. Konkurrencen er efterhaanden blevet saa haard, at det paa visse Tider af Sæsonen kan knibe al faa noget al sejle med for disse Skibe. Det menes imidlertid, at Skibene vil være i Fart i Løbet af 2—4 Uger.

**Japansk Dampersunket**

Det amerikanske Tankskib »Associated« har i Stillehavet reddet 108 Mennesker fra den japanske Dampers »Bokuyo-Maru«, der er sunket i Stillehavet, ca. 1100 Sømil Øst for Yokohama, efter en Brand med paafølgende Eksplosion.

**POSITIONSLISTE PR. 19. JULI 1939****A**

s.s. *Aalborg* afg. Køge 18.7.  
s.s. *Aarø* afg. Norfolk Va. 11.7.  
s.s. *Aase* afg. Casa Blanca 10.7. til Tangier.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Bahrein 4.7.  
s.s. *Absalon* afg. Grangemouth 11.7. til Fredericia.  
m.s. *African Reefer* afg. London 12.7.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, ank. Dairen 7.7. hjg.  
s.s. *Agnete* pass. Helsingør 8.7. p. R. I. Nantes.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Norfolk 10.7.  
s.s. *Alabama* afg. Santos 17.7. til Madeira.  
s.s. *Alf* afg. Ghent 12.7. til Newcastle.  
s.s. *Alfa* ank. Bordeaux 9.7.  
m.s. *Algarve* ank. Antwerpen 17.7.  
s.s. *Algier* ank. Nice 18.7.  
m.s. *Almena* afg. Alexandria 12.7. til Jaffa.  
s.s. *Allsund*, Hansen, ank. Gdynia 7.7.  
m.s. *American Reefer* afg. Cartagena 9.7.  
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Kbhvn. 14.7.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 26.6.  
s.s. *Anna* ank. Aberdeen 10.7.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Norfolk 14.7.  
m.s. *Annam*, Borch, ank. Åbo 14.7. udg.  
ss. *Anne* pass. Skagen 8.7. p. R. I. London.  
m.s. *Argentina* ank. Kbhvn. 18.7.  
m.s. *Arizona* afg. Odense 30.6. til River Plate.  
s.s. *Arnold Mærsk* ank. London 14.7.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Jawiala 10.7. til Britannia Beach.  
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Aden til Suez 15.7. hjg.  
s.s. *Aslaug* ank. Helsingør 12.7.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. San Pedro 14.7.  
s.s. *Astra* afg. Baltimore 28.6. til Gdynia.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Kbhvn. 14.7.  
m.s. *Australian Reefer* ank. Rio de Janeiro 21.6.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Tientsin 28.6. udg.  
s.s. *Avance* afg. Køge 12.7. til Jacobstad.

**B**

s.s. *Belgien* ank. Aalborg i Dok.  
m.s. *Bente Mærsk* ank. Jacksonville 14.7.  
s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 17.7. nordover.  
s.s. *Bertha* afg. Galway 7.7.  
s.s. *Bes* pass. Helsingør 18.7.  
s.s. *Betta* pass. Helsingør 10.7.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. London 1.7.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Preston 15.7.

**25 Aars Jubilæum**

Torsdag fejrer Maskinmester *Elb* i Det Forenedes Rutedampers »Frederikshavn« 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste.

Han kom ind i Det Forenede 1914 som Maskinassistent i s.s. »Ulvsund«. Den 9. August Aaret efter forfremmedes han til Undermaskinmester, og han er nu Andenmester i »Frederikshavn«.

**65 Aar**

Flv. Kaptajn i Switzers Bjergningsentreprise *Jes P. Sonnichsen*, Sonderho, Fanø, fyldte den 16. Juli 65 Aar. Sonnichsen er nu Formand for Sonderho Redningsvæsen og Sognefoged.

**60 Aar**

Kaptajn paa D.F.D.S.s s.s. »Vidar« paa Esbjerg-Englandsruten *Hans Nielsen Fischer*, Esbjerg, fyldte Sondag den 16. Juli 60 Aar. Kaptajn Fischer har været ansat i D.F.D.S. i en lang Aarrække, var Styrmand paa forskellige Rutebaade, og har foruden »Vidar« ført s.s. *Jolanthe*.

**50 Aar**

Den 31. Juli fylder Fører i Rederiet *Jebsen & Co.*, Kaptajn *Frederich Thaysen*, 50 Aar. Kaptajn Thaysen er Fører af S/S »Gustav Diderichsen« og i Fart paa Kina-Kysten.

**Dødsfald**

Pensionist *Jens Frederiksen*, Sonderho, Fanø, er afgaaet ved Døden 64 Aar gammel. Frederiksen var i mange Aar ansat under Vandbygningsvæsenet i Esbjerg.

s.s. *Birgitte* afg. Danzig 12.7. til Leningrad.  
s.s. *Birté*, Rasmussen, pass. 54 N. 34 W. 11.7. p. R. I. Gdynia.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. London 15.7.  
m.s. *Bonita*, Farup, afg. Marioupol 17.7.  
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Brugge 14.7. hjg.  
m.s. *Bornholm*, Jørgensen, ank. Buenos Aires 13.7.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 17.7.  
s.s. *Brasilien* afg. Buenos Aires 3.7. til Madeira.  
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Liverpool 12.7.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Tyne Dock 9.7.  
s.s. *Britta* ank. Manchester 11.7.  
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 5.7. til Alexandria.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Albany 13.7.  
s.s. *Brynhild* afg. Madeira 15.7. til Kbhvn.

**C**

m.s. *California* afg. Oslo 6.7. til River Plate.  
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Southampton til St. Thomas 17.7. udg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Santos 5.7.  
s.s. *Carmen* afg. Alexandria 9.7.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Hamburg 4.7.  
s.s. *Charkow* ank. Antwerpen forv. 18.7.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Yawala 29.6.  
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Sydney til Dairen 12.7. udg.  
m.s. *Chilean Reefer* ank. Rio de Janeiro 2.7.  
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Southampton 23.7.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Champelton 11.7.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Newport News 11.7. til Port Tampa.  
s.s. *Christiansborg* ank. Lewisport 17.7.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Ghent 17.7.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Gedser 12.7. til Lübeck.  
s.s. *Clara*, Jensen, ank. Lorient 12.7.  
m.s. *Columbia*, Bronér, forv. ank. Mackenzie 16.7.  
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Danzig 12.7.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Savannah 14.7.

**D**

s.s. *Dagmar* ank. London 18.7.  
s.s. *Dagmar* ank. Ghent 10.7.  
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 12.7. til Bremen.  
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Gdynia 13.7.  
m.s. *Danmark*, Christensen, ank. Kobe 15.7. hjg.  
m.s. *Danmark* ligger i Southampton.  
s.s. *Delaware* ank. Aalborg 13.7.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18.7.39

LONDON .....	22,40	MADRID .....	54,00
NEWYORK .....	479,25	AMSTERDAM .....	256,25
BERLIN .....	192,10	STOCKHOLM .....	115,55
PARIS .....	12,80	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	81,40	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	108,15	PRAG .....	16,50
ROM .....	25,35	WARSAWA .....	90,50

## E

- s.s. *E. M. Dalgas* ank. Ghent 12.7.  
s.s. *Edv. Nissen* pass. Beachy Head 8.7. p. R. i. Gambia.  
s.s. *Ebro* afg. Antwerpen 12.7. til Casablanca.  
s.s. *Effie Mærsk* afg. Danzig 13.7.  
s.s. *Egholm* afg. Algier 17.7. til Lissabon.  
m.s. *Egyptian Reefer* pass. Ushant 5.7.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Falmouth 29.6.  
s.s. *Elisabeth* ank. Lemvig 7.7.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Bayonne 8.7.  
s.s. *Ellen* afg. Makslahti 10.7.  
s.s. *Ellensborg* ank. Ipswich 14.7.  
s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Savannah 18.7.  
s.s. *Else* afg. Immingham 11.7.  
s.s. *Emanuel* afg. North Sydney 14.7. til Liverpool.  
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Cardiff 6.7.  
m.s. *Emma Mærsk* afg. Corpus Cristi 24.7.  
s.s. *Energi* afg. Swansea 12.7. til Bay Roberts, New Foundland.  
s.s. *England*, Stengade, pass. Brunsbuttelkoog 16.7. p.R.l. Rotterdam.  
s.s. *Enigheden* oplagt.  
s.s. *Erik Boye* ank. Antilla 11.7.  
s.s. *Erindring* oplagt.  
s.s. *Erna* afg. Gandia 11.7.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Cristobal til Los Angeles 11.7. udg.  
s.s. *Ester* ank. Oporto 8.7.  
m.l. *Esso Copenhagen* forv. ank. Nyborg 21.7.  
s.s. *Estland*, Hertz-Rasmussen, afg. Gibraltar 10.7.  
s.s. *Estrid* i Helsingør.  
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas til London 12.7. hjg.

## F

- m.sk. *Fano* afg. Eshjerg 12.7.  
s.s. *Fano*, Korff, afg. Kalmár 14.7.  
s.s. *Finland* pass. Skagen 17.7. p. R. i. Aarhus.  
m.s. *Fionia*, Kondrup, afg. Marseilles for Port Said 18.7. udg.  
s.s. *Flynderborg* pass. Oporto 16.7.  
s.s. *Frankrig* afg. Leith 12.7.  
s.s. *Fredensborg* afg. Dover 11.7.  
s.s. *Frederiksborg* ank. Omega 12.7.  
s.s. *Freja* ank. Flushing 8.7.  
s.s. *Frida* afg. Antofagasta 10.7.  
s.s. *Frøde* ank. Galveston 17.7.  
s.s. *Fylla* ank. Kiel 11.7.

## G

- s.s. *Georgia* afg. Santos 30.6. til Madeira.  
s.s. *Gerd* pass. Lødingen 4.7. p. R. i. Omega.  
s.s. *Gerda* afg. Avonmouth 13.7.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, pass. Las Palmas 15.7.  
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Manila 11.7.  
s.s. *Gorm* afg. Aalborg 5.7. til Norfolk.  
s.s. *Grete* ank. Stettin 7.7.  
m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 3.7.  
s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Oulii 15.7.  
s.s. *Gudrun* ank. Kbhvn. 11.7.  
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Casablanca 27.6.  
s.s. *Gunhild* pass. Helsingør 9.7. p. R. i. Stettin.  
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Safi 11.7.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Hongkong 15.6.  
s.s. *Gyda* ank. Wiborg 10.7.

## H

- s.s. *H. H. Petersen* ank. Archangel 13.7.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Flensburg 16.7.  
s.s. *Halldan* afg. Bordeaux 15.7. til Havre.  
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Methil 14.1.  
s.s. *Hanne* afg. Kbhvn. 1.7. til Leningrad.  
s.s. *Hans Broge* ank. Danzig 10.7.  
s.s. *Hans*, From, afg. Rønne 19.7. til Aalborg.  
s.s. *Hans Mærsk* afg. Tyne 1.7.  
s.s. *Harald* afg. Swansea 15.7. til Kbhvn.  
s.s. *Harriet* afg. San Carlos 12.7.  
s.s. *Helene* ank. Rochester 11.7.  
s.s. *Helga* afg. Cristobal 8.7.  
m.s. *Helvig* afg. Antwerpen 10.7. til New York.  
s.s. *Henry Tegner* afg. Wisbech 11.7.

- m.s. *Herdís* ank. Port de Bouc 6.7.  
s.s. *Hilde* pass. Cuxhaven 10.7. p. R. i. Zwolle.  
s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 15.7. til Manchester.  
s.s. *Holland* ank. Danzig 7.7.  
s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 17.7.  
m.s. *Hulda Mærsk* ank. Hongkong 11.7.

## I

- m.s. *India*, Krarup, afg. Bombay til Penang 15.7. udg.  
s.s. *Inga*, Holm, ank. Bordeaux 8.7.  
m.s. *Inge Mærsk* afg. London 9.7.  
s.s. *Ingeborg S.* afg. Valencia 3.7. til London.  
s.s. *Inger* ank. Næstved 8.7.  
s.s. *Inger Toft*, Ørum, afg. Constanza 15.7.  
ss. *Irene Maria*, Ewers, ank. Rouen 15.7.  
m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Nama 16.7.  
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Danzig 15.7. til Boulogne.  
s.s. *Ivar* afg. New York 15.7. til Newport News.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen* afg. Riga forv. 19.7. til Liepaja og Memel.  
s.s. *Jakob Mærsk* ank. London 14.7.  
m.s. *Jane Mærsk* afg. Tampico 5.7.  
m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Rotterdam 19.7. hjg.  
s.s. *Jenny* ank. Algiers 11.7.  
s.s. *Jessie Mærsk* ank. London 7.7.  
s.s. *Johanne* afg. Rochester 12.7.  
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Safi 4.7.  
s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 19.7. til Kbhvn.  
s.s. *Jonna* ank. Eshjerg 12.7.  
s.s. *Juliane* afg. Næstved 14.7.  
m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. Saigon 19.7. hjg.  
s.s. *Jutta* ank. Casablanca 9.7.  
s.s. *Jægersborg* ank. Immingham 16.7.  
s.s. *Jytte* afg. Liverpool 11.7. til Swansea.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Richmond 10.7.  
s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Amsterdam 11.7.  
s.s. *Karen* afg. Tyne 11.7.  
ss. *Karen Toft*, Striib-Jensen, afg. Aalborg 11.6.  
s.s. *Karla* ank. Manchester 10.7.  
s.s. *Katholm* afg. Horsens forv. 18.7. til Odense, Nakskov, Gdynia og Danzig.  
m.s. *Katrine Mærsk* afg. New York 5.7.  
s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Themsen 9.7.  
s.s. *Kentucky* afg. New York 15.7. til Newport News.  
m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 7.7.  
s.s. *Kirsten* pass. Helsingør 8.7. p. R. i. Wiborg.  
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Cardiff 21.6.  
s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, ank. Sarpsborg 15.7.  
s.s. *Knud* afg. Swansea forv. 18.7. til Kbhvn.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco og Puerto Armuelles.  
s.s. *Knud Villemoes* afg. Eshjerg 11.7. til Newcastle.  
s.s. *Knut* ank. Godhavn 9.7.  
s.s. *Kongean* ank. Le Havre 12.7.

## L

- s.s. *Laila* afg. Chanaral 11.7.  
m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Colombo til Aden 12.7. hjg.  
s.s. *Lars Kruse* ank. Rochefort 8.7.  
s.s. *Laura* afg. Cartagena 13.7.  
m.s. *Laura Mærsk* afg. Los Angeles 7.7.  
m.s. *Leise Mærsk* ank. Jacksonville 10.7.  
m.s. *Lexa Mærsk* afg. Los Angeles 11.7.  
s.s. *Lica Mærsk* afg. Oran 13.7.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Chester 10.7.  
s.s. *Lilian* ank. Mazagan 11.7.  
m.s. *Lilleau* afg. Halifax 2.7. til Garston.  
s.s. *Lilleborg* ank. Antwerp 18.7.  
s.s. *Lily* ank. Tayport 10.7.  
s.s. *Linda* ank. Amsterdam 6.7.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Goole 15.7. til Kbhvn.  
s.s. *Lotta* ank. Kolka 9.7.  
s.s. *Lotte* ank. Dakar 7.7.  
m.s. *Louisiana* afg. Moss 20.6. til Rosario.  
m.s. *Lundby* ank. Portland Oregon 16.7.  
s.s. *Lynæs* pass. Gedser 17.7.

## M

- s.s. *Magnus* i Dok i Helsingør.  
s.s. *Maja* ank. Swansea 12.7.  
m.s. *Malaya*, Kragelund, afg. Hamburg til Southampton 19.7. udg.  
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Tyne 15.7.  
m.s. *Marchen Mærsk* afg. Los Angeles 29.6.  
s.s. *Margit*, Johansen, afg. Newport, News 10.7. til Havana.  
s.s. *Margrete* ank. Odense 8.7.  
s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 17.7.  
s.s. *Maria* ank. Aalborg 6.7.  
m.s. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 3.7.  
s.s. *Marie Toft*, Jensen, ank. Dakar 11.7.  
s.s. *Marit Mærsk* afg. Gibraltar 14.7.  
s.s. *Marianne* afg. Koivisto 10.7.  
s.s. *Marna* afg. Cristobal 9.7.

m.s. *Marocco* ank. Kbhvn. 15.7.  
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, ank. Odermünde 14.7.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Holsteinborg 10.7.  
 s.s. *Marx* afg. Mantyluoto 4.7.  
 s.s. *Maryland* ank. Buenos Aires 15.7.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. St. John's N.F. 30.6.  
 m.s. *Meonia*, Frederiksen, afg. Colombo til Penang 15.7. udg.  
 s.s. *Mercur* afg. Antwerpen 10.7. til Esbjerg.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Singapore 27.6.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 17.7.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. Pedersen, ank. Kbhvn. 17.7.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Sligo 17.7. til Wexford.  
 s.s. *Najaden* ank. Veitsiluoto 11.7.  
 s.s. *Nancy* pass. Lødingen 8.7.  
 s.s. *Nerma* pass. Finisterre 10.7.  
 s.s. *Nevada* ank. Nykøbing F. 16.7.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Philadelphia 12.7.  
 m.s. *Niel Mærsk* ank. New York 12.7.  
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Helsingør 12.7. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Njobe* afg. Gdynia 10.7.  
 s.s. *Norco* pass. Fornæs 16.7. p. R. t. Svendborg.  
 m.s. *Nordbo* ank. Seattle 21.6.  
 s.s. *Nordborg* ank. Garston 9.7.  
 s.s. *Nordby* ank. London 11.7.  
 m.s. *Norden* ank. Christobal 8.7.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Santos 10.7. til Buenos Aires.  
 m.s. *Nordhavet* afg. San Juan 4.7. til Havana.  
 m.s. *Nordhval* ank. Balboa 6.7.  
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 8.7. til New York.  
 m.s. *Nordlys* ank. St. John (N.B.) 5.7.  
 m.s. *Nordpol* afg. Yawato 27.6.  
 m.s. *Nordvest* ank. Seattle 7.7.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Sapele 15.7.

## O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 18.7.  
 s.s. *Olga* pass. Prawl Point 10.7.  
 m.s. *Olga S.* afg. Flushing 5.7. til Alexandria.  
 s.s. *Olaf* afg. London 20.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Rotterdam 8.7.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. St. Lucia 16.7.  
 m.s. *Oregon* afg. Buenos Aires 8.7. til Bergen.  
 s.s. *Orion* ank. Philadelphia 6.7.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Kbhvn. 17.7.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Brasilien 11.7.  
 s.s. *Ove Toft* ank. Newcastle N.B. 17.7.

## P

s.s. *P. N. Damm* ank. Newcastle 13.7.  
 m.s. *Panama*, Hjernerum, ank. Hongkong 19.7. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kotka 14.7. til London.  
 s.s. *Paula* afg. Barrydock 11.7.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Yawata til Moji 16.7. hjg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 11.7.  
 s.s. *Polly* afg. Gdynia 9.7.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Tyne Dock 16.7.

## R

m.s. *Ragnhild* pass. Southend 4.7. p. R. t. Philadelphia.  
 s.s. *Randa* ank. Wiborg 11.7.  
 s.s. *Riga* afg. Rouen 17.7.  
 s.s. *Rigmor* ank. Raumo 11.7.  
 s.s. *Rikke* afg. Gdynia 11.7.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 19.7. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Riga 14.7.  
 s.s. *Robert* afg. Granton 11.7. til Nykøbing M.  
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Singapore 11.7.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Garston 15.7.  
 m.sk. *Romo* ank. Berwick on Tweed 9.7.

## S

s.s. *Saga* afg. Drammen 18.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Morphou Bay 12.7.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Danzig 9.7.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, pass. Brunsbuttelkoog 16.7. p.R.t. Bayonne.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 15.7.  
 s.s. *Seine* afg. Tallinn 17.7. til Ventspils og Riga.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Picton Landing 14.7.  
 m.s. *Selandia*, Væring, ank. Antwerpen 18.7. udg.  
 s.s. *Selma* afg. Cardiff 6.7.  
 s.s. *Sessa* ank. New York 2.7.

## Frihavnens Skibssmedie og Maskinfabrik

(HILL-MADSEN)

Statusaut. Elektroinstallatør v. Kbhvn.s og Nordjæll. Elektricitetsv.

Ship &amp; Engine Repairing Shop

Telf. 5269, Palæ 4969, Øbro 1280 y KØBENHAVN

m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Kap Det Gode Haab p. R. t. Sydney 28.6. udg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Mersin 16.7.  
 s.s. *Stigrid* ank. Belfast 8.7.  
 s.s. *Sigrun* afg. Antwerpen forv. 18.7. til Kbhvn., Aarhus og Middelfart.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Hull 14.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Tyne 17.7.  
 s.s. *Skagen* ank. Bridge Water 16.7.  
 s.s. *Skagerak* pass. Brunsbuttel 7.7. p. R. t. Kiel.  
 s.s. *Skandia* afg. Rouen 17.7.  
 s.s. *Skjold* afg. Havre forv. 19.7. til Nantes og Bordeaux.  
 s.s. *Skodsborg* ank. London 14.7.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 18.7. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Shanghai 13.7.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Swansea 12.7.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 18.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Aalborg 16.7. til Fort de France.  
 s.s. *Stella* ank. Helsingfors 9.7.  
 m.s. *Stensby* afg. Norfolk 15.7. til St. Thomas.  
 m.s. *Stjerneborg* pass. Acapulco 13.7.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, afg. Skellefteå 12.7. til Boston.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bordeaux 12.7.  
 s.s. *Svanhild* afg. New York 15.7. til Oslo.  
 s.s. *Svanholm* afg. Blyth 19.7. til Newcastle-on-Tyne.  
 s.s. *Svava* afg. Aarhus forv. 18.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Leningrad 12.7.  
 s.s. *Soborg* pass. Kbhvn. 17.7.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 17.7.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. afg. Shanghai 19.7.  
 s.s. *Tanja* pass. Ushant 11.7.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Port Tampa 9.7.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kbhvn. 19.7. til Gdynia.  
 s.s. *Tennessee* afg. Gdynia 24.6. til Santos.  
 s.s. *Texas* ank. Newport News 14.7.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Leith 12.7. til Inswich.  
 s.s. *Tomsk* afg. Helsingør 18.7. til Horsens, Randers og Aalborg.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, oplagt  
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Jamaica 4.7.  
 s.s. *Transporter* afg. Blyth 13.7. til Odense.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Dundee 18.7. til Aberdeen.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Stettin forv. 19.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Tula* i Dok i Helsingør 14.7.—21.7.  
 m.s. *Tunis* ank. Aalborg 17.7.  
 m.s. *Tureby* forv. ank. New York 24.7.

## U

s.s. *Uffe* ank. Liverpool 15.7.  
 s.s. *Ulla* ank. Sedney 11.7.  
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Ivigtut 11.7.  
 ss.. *Uranienborg* afg. Seattle 13.7.

## V

s.s. *Valborg* ank. Cork 8.7.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Odense 17.7. til Danzig.  
 s.s. *Venus* afg. Charleston 7.7. til Vita.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Rotterdam 15.7.  
 s.s. *Viborg* afg. Safi 15.7.  
 s.s. *Viola* ank. Garston 11.7.  
 s.s. *Virginia* afg. Bahia 17.7. til Madeira.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Adelaide 13.7.  
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Helsingør 11.7. p. R. t. Ivigtut.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 16.7.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 18.7. til Aalborg og Aarhus.

## Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Lødingen 16.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21


**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor  
Nordre Toldbod  
København K.  
Telefoner Central  
45 62 & 10 562

 anbefaler sig med  
**MOTORBAADE**  
til Proviant, Stores, Færge samt  
Trosseføring, overalt i Havnen  
og paa Rheden.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**  
Korresponderende Reder**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



Hovedoplag for Danmark

**Th. Møller**Nyhavn 45-47  
Telefon 387  
København**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 • TELEF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olie - H &amp; W Dæklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**.  
Amager **1483**. København S.*Det populære*  
*Øl***TUBORG LAGER ØL**  
**TUBORG PILSNER****VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telephones:  
84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
**WASA (Finland)**Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 19. Juli 1939.

Nr. 29.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

2113. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indsejlingen aftaget. Dybden i Indsejlingen til *Rødby* Havn er aftaget til 3,9 m. c. 54° 39' N. 11° 21' E. (E. f. S. Nr. 13/947 1939.)
2114. (T). Danmark. Fakse Bugt. Bøgestrøm Lys- og Fløjtetonde E. Vrag. To Pontoner ligger sunket i 10 m Vand paa 55° 08' (00") N. 12° 20' (21") E., c. 2 Sm E. for Lys- og Fløjtetønden *Bøgestrøm*. Mindste Dybde over Pontonerne er 2,5 m. En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, samt en Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt henholdsvis 70 m og 35 m NE. for Pontonerne.
2115. (T). Danmark. Bornholm. Hammeren Fyr i Uorden. Fyr forandres. *Hammeren* hvide Fyr med En-Formørkelser paa c. 55° 17' N. 14° 46' E. er i Uorden og viser indtil videre fast Lys. Efter Reparation omkring den 15. August d. A. vil Fyrets Karakter være forandret til En-Formørkelser hver 12<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. (Kort Nr. 188, 189, 181 og 180. Danske Lods, Side 426. Fyr-Fort. Nr. 528.)
2116. Sverige S.-Kyst. Nogersund. Taagesignal oprettet. (U. f. s. Nr. 28/1934. Stockholm 1939.) Paa W.-Pieren i *Nogersund* Havn er paa 56° 00',<sub>22</sub> N. 14° 44',<sub>30</sub> E. oprettet et Taagesignal med Tyfon, To-Stød af 2<sup>s</sup>. Varighed hver 1<sup>m</sup>. Hørevidde: 5—7 Sm. (Kort Nr. 180 og 181.)
2117. Sverige S.-Kyst. Pukavikbugten. Lörby kladd Fiskerfyr forandret. (U. f. s. Nr. 27/1858. Stockholm 1939.) *Lörby kladd* Fiskerfyr paa c. 56° 06',<sub>1</sub> N. 14° 43',<sub>1</sub> E. er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt Lys. Fyret lyser, som følger:  
a. Hvidt Lys over *Pukavikbugten* til Pejl. 243°.  
b. Rødt Lys fra Pejl. 243° til 249°.  
Brændetid: 15. Marts—15. Juni.  
(Kort Nr. 180 og 181.)

2118. Sverige. Öland W.-Kyst. Grund.  
(U. f. s. Nr. 28/1931. Stockholm 1939.)  
En Grund med 6,0 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa 56° 26' 54" N.  
16° 20' 36" E., 3,05 Sm 257° fra *Kastlösa* Kirke.  
(Kort Nr. 180 og 181.)
2119. (P). Sverige E.-Kyst. Hävrings Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 28/1938. Stockholm 1939.)  
Omkring den 25. Juli d. A. ombyttes Fyrskibet *Hävrings* paa 58° 33',30 N. 17°  
30',60 E. midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket  
„Reserv“. Fyrkarakter og Lufttaagesignaler forbliver uforandret.
2120. Sverige. Stockholm Skærgaard. Fyrskibet Svenska Björn genudlagt. Oplysning om Radiofyr.  
(U. f. s. Nr. 28/1927. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. 59° 35' N. 19° 56' E. er atter udlagt paa Station.  
Radiofyret ombord i Fyrskibet afgiver nu ogsaa Radiotaagesignaler i Tiden fra  
Kl. 1130—1140 G. M. T.  
(E. f. S. Nr. 27/1974 1939.)
2121. Sverige. Öregrundsgrepen. Sømærker udlagt.  
(U. f. s. Nr. 28/1926. Stockholm 1939.)  
Ved Indløbet til *Norrboda* Fiskerihavn er udlagt følgende Sømærker:  
a. En Stage med Kost paa 60° 27',95 N. 18° 21',85 E., W. for en 3,3 m Grund.  
b. En Stage paa 60° 28',10 N. 18° 21',65 E., E. for en 2,2 m Grund.
2122. Sverige. Bottniske Bugt. Björn. Stage udlagt.  
(U. f. s. Nr. 28/1925. Stockholm 1939.)  
En Stage er udlagt paa 60° 37',50 N. 18° 01',70 E., E. for en 1,2 m Grund.
2123. Sverige. Bottniske Bugt. Galtström. Sømærker udlagt.  
(U. f. s. Nr. 28/1924. Stockholm 1939.)  
Ved Indløbet til *Galtström* er udlagt følgende Sømærker:  
a. En Stage med Kost paa 62° 09',70 N. 17° 31',80 E., SW. for *Lillgrund*.  
b. En Stage med Kost paa 62° 09',80 N. 17° 31',40 E., SW. for et Braad.
2124. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Nye Ledemærker.  
(U. f. s. Nr. 19/646. Helsingfors 1939.)  
1. Paa den gamle Fyrbygning paa 65° 03' 10" N. 25° 10' 22" E. er opsat en  
firkantet, hvidmalet Plade. Dette udgør Baaken *Saapaskari* (nedre).  
Baaken er overet med *Oulu kyrktorn* paa 65° 00' 52" N. 25° 28' 24" E. i Pejling c. 106°.  
2. *Santonen övre* paa 65° 03' 07" N. 25° 02' 43" E. En paa Støtter staaende  
firkantet, hvidmalet Plade.  
*Santonen nedre* paa 65° 03' 13" N. 25° 02' 25" E. En paa Støtter staaende fir-  
kantet, hvidmalet Plade.  
Baakerne er overet i Pejling c. 131°.
2125. Finland. Bottniske Bugt. Raahc. Nyt Sømærke udlagt.  
(U. f. s. Nr. 19/647. Helsingfors 1939.)  
En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste  
er udlagt paa 64° 44' 58" N. 24° 20' 26" E.
2126. (T). Estland. Finske Bugt. Tallinn Anduvning. Skydeøvelser. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 5/25. Tallinn 1939.)  
I Tiden fra 1. August til 1. Oktober d. A. afholdes Skydeøvelser af den *estniske*  
Flaade og fra Kystbatterierne.  
Om Dagen finder Skydningen Sted indenfor et Omraade, der begrænses af en  
Linie gennem følgende Punkter:



- |  |  |
|--|--|
| a. $59^{\circ} 24',_5$ N. $24^{\circ} 11',_6$ E. | e. $59^{\circ} 43',_3$ N. $24^{\circ} 43',_5$ E. |
| b. $59^{\circ} 36',_2$ N. $24^{\circ} 11',_6$ E. | f. $59^{\circ} 41',_9$ N. $25^{\circ} 01',_4$ E. |
| c. $59^{\circ} 36',_2$ N. $24^{\circ} 30',_7$ E. | g. $59^{\circ} 36',_9$ N. $25^{\circ} 02',_6$ E. |
| d. $59^{\circ} 43',_3$ N. $24^{\circ} 30',_7$ E. | h. $59^{\circ} 30',_3$ N. $25^{\circ} 02',_6$ E. |

Omraadet bliver ikke afmærket.

Søfarende opfordres til at holde godt fri af Krigsskibe, der slæber Skiver, og som fører et rødt Flag paa Toppen af Masten.

Om Natten vil Skydeøvelserne finde Sted indenfor to forskellige Omraader.

Hvis Skydeøvelserne om Natten finder Sted inden for Omraade I, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- |  |  |
|--|--|
| a. $59^{\circ} 24',_5$ N. $24^{\circ} 11',_6$ E. | d. $59^{\circ} 32',_5$ N. $24^{\circ} 34',_0$ E. |
| b. $59^{\circ} 36',_2$ N. $24^{\circ} 11',_6$ E. | e. $59^{\circ} 30',_8$ N. $24^{\circ} 40',_2$ E. |
| c. $59^{\circ} 36',_2$ N. $24^{\circ} 30',_7$ E. | f. $59^{\circ} 29',_0$ N. $24^{\circ} 42',_0$ E. |

forandres *Suurup* Bagfyr paa c.  $59^{\circ} 27',_8$  N.  $24^{\circ} 22',_8$  E. til at vise rødt Lys og det W.-lige Indløb mellem *Suurup* og *Naissaar* vil være lukket for Sejlads, hvorfor Skibe kun maa benytte det N.-lige Indløb mellem *Naissaar* og *Aegna*.

Hvis Skydeøvelser om Natten finder Sted indenfor Omraade II, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- |  |  |
|--|--|
| a. $59^{\circ} 35',_0$ N. $24^{\circ} 47',_2$ E. | f. $59^{\circ} 43',_3$ N. $24^{\circ} 30',_7$ E. |
| b. $59^{\circ} 35',_0$ N. $25^{\circ} 02',_5$ E. | g. $59^{\circ} 36',_2$ N. $24^{\circ} 30',_7$ E. |
| c. $59^{\circ} 36',_9$ N. $25^{\circ} 02',_5$ E. | h. $59^{\circ} 32',_5$ N. $24^{\circ} 34',_0$ E. |
| d. $59^{\circ} 41',_9$ N. $25^{\circ} 01',_9$ E. | i. $59^{\circ} 32',_5$ N. $24^{\circ} 47',_0$ E. |
| e. $59^{\circ} 43',_3$ N. $24^{\circ} 43',_5$ E. |  |

forandres *Naissaar* Fyr paa c.  $59^{\circ} 36',_2$  N.  $24^{\circ} 30',_7$  E. til at vise rødt Lys og det N.-lige Indløb mellem *Naissaar* og *Aegna* vil være lukket for Sejlads, hvorfor Skibe kun maa benytte det W.-lige Indløb mellem *Suurup* og *Naissaar*.

### 2127. Polen. Wladyslawowo Havn. Tilsanding.

(N. f. S. Nr. 28/2884. Berlin 1939.)

Paa Grund af Tilsanding ved S.-Siden af Havneindløbet er Bredden af Løbet (regnet fra W.-Molen) nu kun 30 m. Dybden er 3 m.

Tilsandingen er afmærket med en rød Tønde.

c.  $54^{\circ} 48'$  N.  $18^{\circ} 26'$  E.

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

### 2128. (T). Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 28/1946. Stockholm 1939.)

Omkring den 24. Juli d. A. ombyttes Fyrskibet *Svinbådan* paa c.  $56^{\circ} 10'$  N.  $12^{\circ} 31'$  E. uden nærmere Meddelelse med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren er uforandret. Taagesignal afgives med Tyfon, men er iøvrigt uforandret.

### 2129. Sverige. Sundet. Flinteronden. Oskarsgrundet Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 28/1945. Stockholm 1939.)

Fyrskibet *Oskarsgrundet* paa c.  $55^{\circ} 35'$  N.  $12^{\circ} 51'$  E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 22/1650 1939.)

### 2130. Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 28/1935. Stockholm 1939.)

Fyrskibet *Falsterborev* paa c.  $55^{\circ} 17'$  N.  $12^{\circ} 47'$  E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 22/1651 1939.)

- 2131. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**  
Ved Opmaalingen den 14. Juli d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,5 m i E.-Siden af Renden, 5,3 m i Midten af Renden og 5,3 m i W.-Siden af Renden.  
c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.  
(E. f. S. Nr. 25/1847 1939.)
- 2132. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved. Kabler optaget. Telegrafbaaker fjernet.**  
Samtlige Kabler udgaaende fra *Knudshoved* Kabelhus (*Slipshavn* Skov) paa c. 55° 17',7 N. 10° 50',8 E. er optaget og Telegrafbaakerne, der angav Kabellinien, fjernet.  
(Kort Nr. 143, 141, 142, 140, 125 og 126. Danske Lods, Side 314.)
- 2133. Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.**  
Lys- og Fløjtetønden *Vengeancegrund* paa c. 55° 12' N. 11° 06' E. er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 28/2111 1939.)
- 2134. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.**  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 28/2069 1939 meddeles, at der foruden paa de i Efterretningen nævnte Datoer endvidere afholdes Skarpskydningsøvelser fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* den 8. August d. A.  
(E. f. S. Nr. 28/2069 1939.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2135. (T). Danmark. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**  
Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 8.—11. August, 14.—18. August og 21.—22. August, alle Dage inklusive, i Farvandet W. for *Samsø*.  
Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne 56° 02' N. og 55° 45' N. samt af Meridianerne 10° 28' E. og 10° 16' E.  
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.  
Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.  
Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.  
Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.
- 2136. Norge. Skagerrak. Oslofjord N.-lige Del. Drøbakgrunnen. Lystønde forandret.**  
(K. f. F. Nr. 14. Oslo 1939.)  
Lystønden *Drøbakgrunnen* paa c. 59° 39',9 N. 10° 37',6 E. er ombyttet med en Lys- og Klokketønde med automatisk Klokkespil. Tønden, der viser den tidligere Fyrkarakter, hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt paa 59° 39' 56" N. 10° 37' 36" E., c. 25 m W. for den tidligere Plads. Taageklokken giver To-Slag i hurtig Rækkefølge c. hver 30<sup>s</sup>. i taaget og fugtigt Vejr, og ved Temperaturer under 0°.  
(Kort Nr. 92.)
- 2137. Norge. Skagerrak. Oslofjord N.-lige Del. Søndre Steilesand. Lystønde udlagt.**  
(K. f. F. Nr. 14. Oslo 1939.)  
Paa 59° 48' 24" N. 10° 35' 25" E., 1160 m SW. for *Steilene* Fyr, er udlagt en sortmalet Lystønde med trekantet Topbetegnelse i 12 m Vand tæt W. for 7,5 m Båen. Lystønden viser hvidt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>.  
Brændetid: 1. Juli—10. Juni.  
(Kort Nr. 92.)

2138. Sverige. Kattegat. Indløbet til Göteborg. Skavskär. Varde opført.  
(U. f. s. Nr. 28/1947. Stockholm 1939.)  
Paa NE.-Pynten af *Skavskär*, S. for *Svinholmen*, er paa  $57^{\circ} 40',_{27}$  N.  $11^{\circ} 49',_{39}$  E. opført en hvidmalet, firkantet Betonvarde mærket *G. F.*
2139. Sverige. Skagerrak. Väderöarna. Nyt Løb afmærket.  
(U. f. s. Nr. 28/1948. Stockholm 1939.)  
Et nyt Løb i *Väderöarna* Skærgaard mellem *St.* og *L. Plogjärnet* er afmærket, som følger:  
Paa N.-Siden: En Stage med Kost paa  $58^{\circ} 34',_{37}$  N.  $11^{\circ} 04',_{23}$  E. ved en 6 m Grund.  
Paa S.-Siden: En Stage paa  $58^{\circ} 34',_{35}$  N.  $11^{\circ} 03',_{05}$  E. ved en 6 m Grund.  
(Kort Nr. 92.)
2140. Sverige. Skagerrak. Grisbådarne. Lys- og Klokketonde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 28/1949. Stockholm 1939.)  
Lys- og Klokketønden *Grisbådarne* paa c.  $58^{\circ} 53'$  N.  $10^{\circ} 50'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 22/1658 1939.)
2141. Sverige. Skagerrak. Nyt Løb mellem S. Långö og L. Trollholmen afmærket.  
(U. f. s. Nr. 28/1950. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Sømærker er udlagt, som følger:  
a. En Stage med Kost paa  $58^{\circ} 56',_{68}$  N.  $11^{\circ} 07',_{72}$  E. ved Løbets E.-Side.  
b. En Stage paa  $58^{\circ} 56',_{68}$  N.  $11^{\circ} 07',_{07}$  E. ved Løbets W.-Side.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2142. Grønland W.-Kyst. Færingerhavnen. Satut. Nyt Fyr.  
Paa Øen *Satut* er paa  $63^{\circ} 41' 54''$  N.  $51^{\circ} 36' 14''$  W. installeret et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Fyrbaake. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra c.  $9^{\circ}$  til  $19^{\circ}$ . 3. Rødt i Pej. fra  $59^{\circ}$  til c.  $89^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — -  $19^{\circ}$  -  $59^{\circ}$ .  
Brændetid: c. 1 August—c. 1. November.  
(Kort Nr. 9 A.)
2143. Rusland. Murmanskoe Sea. Cape Teriberski. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 1489. London 1939.)  
Taagesignalet ved *Cape Teriberski* Fyr paa c.  $69^{\circ} 15'$  N.  $35^{\circ} 09'$  E. er forandret til To-Stød hver  $1^m$   $16^s$ .
2144. Rusland. Murmanskoe Sea. Set Navolotski. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 1489. London 1939.)  
Taagesignalet ved *Set Navolotski* paa c.  $69^{\circ} 24'$  N.  $33^{\circ} 30'$  E. er forandret til Et-Stød hver  $52^s$ .
2145. Norge. Fugløvfjorden. Mårnesskagen Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 14. Oslo 1939.)  
*Mårnesskagen* Fyr paa c.  $67^{\circ} 09',_7$  N.  $14^{\circ} 04',_3$  E. er forandret og lyser nu, som følger:  
1.—6. Som før. 8. Rødt i Pej. fra  $242^{\circ}$  til  $247^{\circ}$ .  
7. Hvidt i Pej. fra  $190^{\circ}$  til  $242^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.
2146. Norge. Trondheimsfjorden. Rødberg Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 14. Oslo 1939.)  
*Rødberg* Fyr paa c.  $63^{\circ} 29',_2$  N.  $9^{\circ} 59',_8$  E. er forandret og lyser nu, som følger:  
1. Hvidt i Pej. fra  $265^{\circ}$  til  $337^{\circ}$ . 4. Grønt i Pej. fra  $4^{\circ}$  til  $58^{\circ}$ .  
2. Rødt i — -  $337^{\circ}$  -  $346^{\circ}$ . 5. Hvidt i — -  $58^{\circ}$  -  $113^{\circ}$ .  
3. Hvidt i — -  $346^{\circ}$  -  $4^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.

- 2147. Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib genudlagt.**  
Fyrskibet *Vyl* paa c. 55° 22' N. 7° 41' E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Lys- og Fløjtetønde inddraget.  
(E. f. S. Nr. 20/1491 1939.)
- 2148. (T). Tyskland. Helgoland Bugt. Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 28/2991. Berlin 1939.)  
Indtil omkring den 30. August d. A. vil der paa følgende Steder enten være udlagt en rød og hvid, vandret sribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, eller en rød og hvid, vandret sribet Spidstønde:  
a. 54° 12' 38" N. 7° 56' 34" E.      b. 54° 10' 30" N. 7° 59' 54" E.  
Det er forbudt at komme Tønderne nærmere end 150 m.  
Nærmere Oplysninger fremkommer ikke.
- 2149. Holland. Zeegat van Terschelling. Vlieland (Vuurduin) Fyr forandret.**  
(B. a. Z. Nr. 161/2065. 's-Gravenhage 1939.)  
*Vuurduin* røde og hvide Fyr med En-Formørkelser paa c. 53° 18' N. 5° 04' E. er forandret til at vise En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 24/1808 1939. Kort Nr. 91.)
- 2150. (P). Holland. Zeegat van Terschelling. Lys- og Fløjtetønde forandres.**  
(B. a. Z. Nr. 159/2028. 's-Gravenhage 1939.)  
Mellem den 17. og 22. Juli d. A. forandres Lys- og Fløjtetønden *V. S. M.* paa c. 53° 18',<sub>5</sub> N. 4° 56' E. til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.  
(Kort Nr. 91.)
- 2151. (T). Holland. Nieuwediep. Fyr midlertidig slukket.**  
(B. a. Z. Nr. 165/1906. 's-Gravenhage 1939.)  
Det hvide, faste Fyr ved W.-Siden af Havnen paa c. 52° 58' N. 4° 47' E. er indtil videre slukket.
- 2152. England. Themsen. Sheerness Anduvning. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1486. London 1939.)  
En Grund med 4,<sub>3</sub> m Vand er fundet paa c. 51° 26' N. 0° 46' E., 1,<sub>49</sub> Sm 35° fra *Trinity* Kirke, *Sheerness*.
- 2153. England. Outer Gabbard Fyrskib forandret.**  
(N. t. M. Nr. 33. Trinity House, London 1939.)  
Fyrskibet *Outer Gabbard* paa c. 52° 00' N. 2° 04' E. er ombyttet med et rødmalet Fyrskib med et Tremmeværksfyrtårn midtskibs. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 12<sup>s</sup>.  
Lufttaagesignal afgives med Diafon, Fire-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Pause 48<sup>s</sup>.  
Undervandssignal afgives med Membran, 4 korte Toner, hver af 1/<sub>4</sub><sup>s</sup> Varighed, gentaget 3 Gange i hurtig Rækkefølge hver 30<sup>s</sup>.  
Den nederste Del af Fyrlanternen er hvidmalet og vil blive oplyst om Natten.  
(E. f. S. Nr. 17/1257 1939. Kort Nr. 91.)
- 2154. England. Hartlepool Bugt. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 1500. London 1939.)  
Et Skær med 3,<sub>3</sub> m Vand er fundet paa c. 54° 41' N. 1° 10' W., 1,<sub>09</sub> Sm 163° fra *Heugh* Fyr.
- 2155. (T). Skotland. Firth of Forth. Tønder midlertidig udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1510. London 1939.)  
En Tønde er udlagt paa hver af nedennævnte Steder i vedføjede Afstande og Retninger fra *Isle of May* høje Fyr, der er beliggende paa c. 56° 11' N. 2° 33' W.:  
a. 5,<sub>4</sub> Sm 219°.      c. 1,<sub>0</sub> Sm 237°.  
b. 3 Sm 227°.      d. 3,<sub>5</sub> Sm 230°.

### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2156. England W.-Kyst. Bristol Channel. Barry Anduvning. Undervandshindring.  
(N. t. M. Nr. 1470. London 1939.)  
En Undervandshindring med 12,8 m Vand ligger paa c. 51° 21' N. 3° 18' W.,  
3,02 Sm 217½° fra Fyret paa *Barry W.*-lige Bølgebryder.
2157. (T). England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bjergningsarbejder. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1488. London 1939.)  
Bjergningsarbejderne ved Vraget, der ligger sunket paa c. 53° 35' N. 3° 57' W.,  
er paabegyndt. Alle Skibe anmodes om at gaa med saa langsom Fart som muligt, hvis  
de passerer inden for en Afstand af 5 Sm fra Vraget.  
Efterhaanden som Bjergningsarbejdet skrider frem, vil Operationerne bevæge  
sig i Retningen 205° mod *Redwharf Bay*.  
(E. f. S. Nr. 26/1918 og 28/2087 1939.)
2158. Irland S.-Kyst. Youghal Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1533. London 1939.)  
*Youghal* Fyr paa 51° 56' (30") N. 7° 50' (30") W. er forandret og lyser nu,  
som følger:  
1. Hvidt i Pejl. fra 183° til 295°. 3. Hvidt i Pejl. fra 307° til 351°.  
2. Rødt i — - 295° - 307°. 4. Rødt i — - 351° - 3°.  
Vandstandsfyrene er nedlagt.
2159. Irland NW.-Kyst. Mullaghderg eller Red Head. Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 1471. London 1939.)  
Fyret paa c. 55° 02' N. 8° 24' W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 26/1919 1939.)

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2160. Færøerne. Strømø. Thorshavn N. Hoyviksholm Fyr tændt.  
Paa E.-Siden af *Hoyviksholm* er paa 62° 01' (42") N. 6° 44' (15") W. tændt et  
nyt Fyr, *Hoyviksholm* Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, c. 40 Blink pr. Min. Flammens  
Højde: 13,5 m. Synsvidde: 12 Sm. Et c. 4 m højt, hvidt Taarn med rødt Bælte. Fyret  
lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 15. Juli—1. Juni.  
(E. f. S. Nr. 18/1367 1939. Kort Nr. 82 og 80. Færøske Lods, Side 61. Fyr-Fort. Nr.  
828 A.)
2161. Færøerne. Hestø. Oplysning om Fyr.  
*Hestø* hvide Blinkfyr paa 61° 55' (57") N. 6° 51' (31") W. er synligt i Pejlin-  
ger fra c. 265° til c. 111°.  
(Kort Nr. 82 og 80. Færøske Lods, Side 51. Fyr-Fort. Nr. 821.)
2162. (T). Frankrig. Quiberon Bugt. Lystønde midlertidig udlagt.  
(A. a. N. Nr. 26/1828. Paris 1939.)  
Ved W.-Enden af *Plateau de la Recherche* er paa c. 47° 25',6 N. 2° 50',5 W. midler-  
tidig udlagt en hvid og sort, vandret stribet Lystønde med 2 afstumpede Kegler med  
Baserne mod hinanden som Topbetegnelse. Lystønden viser hvidt Et-Blink hver 6 s.,  
Blink 1,5 s., Mørke 4,5 s.  
(E. f. S. Nr. 18/1369 1939.)
2163. Cape Breton Island. Great Bras d'Or. Lystønde flyttet og forandret.  
(N. t. M. Nr. 26/1651. Washington 1939.)  
*Garey Beach* Lystønde er flyttet til c. 46° 19' N. 60° 23' W. i *Great Bras d'Or*  
Ledelinie, 1,0 Sm fra Forfyret. Lystønden, der er malet sort og forandret til at vise hvidt  
Et-Blink, afmærker N.-Siden af en 6,4 m Palle.

2164. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 26/1659. Washington 1939.)  
a. *Stratford Shoal (Middle Ground)* Fyr paa c. 41° 04' N. 73° 06' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1,3<sup>s</sup>, Mørke 8,7<sup>s</sup>.  
b. *Execution Rocks* Fyr paa c. 40° 53' N. 74° 44' W. er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>.
2165. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Brandywine Shoal Fyr. Taagesignal forandret.  
(N. t. N. Nr. 26/1666. Washington 1939.)  
Taagesignalet ved *Brandywine Shoal* Fyr paa c. 38° 59' N. 75° 07' W. er forandret til Et-Stød hver 15<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 13<sup>s</sup>.
2166. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Savannah Fyrskib. Flammens Højde og Synsvidde.  
(N. t. M. Nr. 1484. London 1939.)  
Flammens Højde i *Savannah* Fyrskib paa c. 31° 57' N. 80° 40' W. er 20 m og Synsvidden 14 Sm.
2167. Mexiko. Isla Verde. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1516. London 1939.)  
*Isla Verde* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 19° 12' N. 96° 04' W. er forandret til at vise Fire-Blink hver 12<sup>s</sup>.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
2168. Hollandsk Guyana. Surinam. Commewyne. Oplysning om Dybde.  
(B. a. Z. Nr. 153/1983. 's-Gravenhage 1939.)  
Dybden paa Barren ved *Commewyne* paa c. 5° 54' N. 55° 05' W. er nu 3 m ved Springtids Lavvande.
2169. Bahama Øerne. Great Bahama Bank. Man Island. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1544. London 1939.)  
*Man Island* hvide Blinkfyr paa c. 25° 34' N. 76° 40' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 18/1375 1939.)
2170. (T). Cuba. Cienfuegos. Punta de la Milpa. Lystønde midlertidig inddraget.  
(N. t. M. Nr. 26/1681. Washington 1939.)  
Lystønden paa 22° 04' (30") N. 80° 27' (30") W., ud for *Punta de la Milpa*, er for Tiden inddraget.
2171. (T). Leeward Islands. Antigua. Sandy Island. Fyr upaalideligt.  
(N. t. M. Nr. 1498. London 1939.)  
*Sandy Island* Fyr paa c. 17° 07' N. 61° 55' W. lyser for Tiden med upaalidelig Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 22/1683 1939.)
2172. Brasilien. Port of Bahia. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1509. London 1939.)  
Tønden paa c. 12° 57' S. 38° 31' W., c. 0,24 Sm 281° fra det røde Blinkfyr paa N.-Enden af den fritliggende Mole, er permanent inddraget.
2173. Argentina. Rio Negro Indløb. Banco Miguel. Baaker nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 26/1680. Washington 1939.)  
De to Baaker paa NE.-Siden af *Banco Miguel* er permanent nedlagt.  
c. 41° 02' S. 62° 47' W.  
(E. f. S. Nr. 6/362 1936.)

2174. Panama S.-Kyst. Isla Bona. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 26/1687. Washington 1939.)  
Fyret paa *Bald Rock* tæt ud for S.-Siden af *Isla Bona* benævnes for Fremtiden *Isla Bona Fyr*. Synsvidde: 15 Sm.  
c. 8° 34' N. 79° 35' W.
2175. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Clemente Island. Wilson Cove. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 26/1688. Washington 1939.)  
E. f. S. Nr. 26/1944 1939 annulleres og erstattes med:  
Paa 33° 01' (25") N. 118° 33' (48") W., 2445 m 330½° fra *Wilson Cove Fyr*, er tændt et nyt Fyr *Wilson Cove North End Fyr*, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidmalet, pyramideformet Taarn. Fyret, der er ubevogtet, er synligt i Pejlinger fra 138½° til 330°.
2176. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Pinos Fyr. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 26/1689. Washington 1939.)  
Taagesignalet ved *Point Pinos Fyr* paa c. 36° 38' N. 121° 56' W. er forandret til To-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 24<sup>s</sup>.
2177. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point St. George NW. Skær.  
(N. t. M. Nr. 26/1691. Washington 1939.)  
Et Skær med 7,6 m Vand er fundet i *St. George Channel* paa c. 41° 49' N. 124° 16' W., 4,85 Sm 104½° fra *St. George Reef Fyr*.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2178. Italien S.-Kyst. Villa San Giovanni. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 1454. London 1939.)  
1. Det grønne, faste Fyr paa Molehovedet paa c. 38° 13' N. 15° 38' E. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 9 Sm. Taarn.  
2. Det grønne Blinkfyr c. 0,05 Sm 147° fra (1) er permanent nedlagt.
2179. Italien. Adriaterhavet. Isola Sansego. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1503. London 1939.)  
*Isola Sansego* hvide, faste Fyr paa c. 44° 31' N. 14° 18' E. er permanent nedlagt og erstattet med et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Synsvidde: 23 Sm.  
(E. f. S. Nr. 25/1871 1939.)
2180. Grækenland E.-Kyst. Athen Bugt. Port Saint Nikolo. Thoro Point. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1480. London 1939.)  
Fyret *Anavissos* paa c. 37° 42' N. 23° 56' E. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver ½<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 21/1614 1939.)
2181. Rusland. Sorte Hav. Krim. Sevastopol Harbour. Oplysning om Fyrbelysning.  
(N. t. M. Nr. 1481. London 1939.)  
1. Den grønne Blinkfyr paa *Paul Point* paa c. 44° 37' N. 33° 33' E. er forandret til at vise blaat Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.  
2. Lystønden c. 0,38 Sm 320° fra (1) er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.
2182. Rusland. Sorte Hav. Kerch-Yenikale Stræde. Yujni Peregruzoeluni Red. Lodsskib inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1455. London 1939.)  
Lodsvagtskibet paa 45° 18' (30") N. 36° 31' (10") E. er permanent inddraget.

2183. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 1482. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 46° 45' N. 37° 17' E.,  
8,0 Sm 193° fra *Belosarai* Fyr.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2184. Røde Hav W.-Kyst. North Jumna Shoal. Baake forandret.  
(N. t. M. Nr. 1456. London 1939.)  
Baaken paa *North Jumna Shoal* paa c. 19° 27' N. 37° 43' E. er erstattet med en  
sortmalet Tremmeværksbaake med Trekant med Spidsen opad.
2185. Røde Hav W.-Kyst. Shab Gusser. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 1456. London 1939.)  
Paa E.-Enden af *Shab Gusser* Rev er paa 19° 11' 00" N. 37° 36' 10" E. opført en  
sortmalet Tremmeværksbaake med Trekant med Spidsen opad.
2186. Persiske Bugt. Bahrain Harbour. Lystønde genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 1504. London 1939.)  
*West Spit* Lystønde paa c. 26° 17' N. 50° 32' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/541 1939.)
2187. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab Fyrskib genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 1457. London 1939.)  
Fyrskibet *Shatt-al-Arab* paa c. 29° 36' N. 48° 50' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 20/1520 1939.)
2188. Bengalske Bugt. Akyab Harbour. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1458. London 1939.)  
a. Tønden c. 1,33 Sm 31° fra *Fakir Point* Fyr, der er beliggende paa c. 20° 07' N.  
92° 54' E., er ombyttet med en rødmalet Lystønde, *Lower Spit*, som viser hvidt Et-Blink  
hver ½ s.  
b. Tønden c. 0,90 Sm 86° fra det i (a) nævnte Fyr er ombyttet med en rødmalet  
Lystønde, som viser hvidt Et-Blink hver ½ s.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2189. Sunda Øerne. Billiton W.-Kyst. Anduvningen til S.-lige Indløb til Mindanau  
Stræde. Oplysning om Rev og Puller.  
(B. a. Z. Nr. 155/1909. 's-Gravenhage 1939.)
- I. Rettelser til de i Kortet angivne Dybder:
- Zuidrif* er tørt ved Lavvande paa 3° 06' 56" S. 107° 24' 46" E.
  - Den i Kortet angivne 5 m Pulle paa 3° 04' 55" S. 107° 23' 46" E. er nu tør  
ved Lavvande.
  - Den i Kortet angivne 3½ m Pulle paa 3° 00' 12" S. 107° 28' 56" E. er nu tør  
ved Lavvande.
  - Det ved Lavvande tørtliggende Rev paa c. 3° 01',3 S. 107° 26',7 E. strækker  
sig nu længere ud mod SW. til 3° 01' 42" S. 107° 26' 27" E.
  - Det ved Lavvande tørtliggende Rev S. for *Betoeng* strækker sig nu S. over  
til 3° 04' 39" S. 117° 23' 42" E.
- II. Nedennævnte nye Puller er fundet, som følger:
- En Pulle med 1½ m Vand paa 3° 05' 17" S. 107° 23' 44" E.
  - En Pulle, der er tør ved Lavvande, paa 3° 05' 18" S. 107° 25' 36" E.
  - En Pulle, der er tør ved Lavvande, paa 3° 05' 00" S. 107° 25' 50" E.
  - En Pulle med 2 m Vand paa 3° 04' 37" S. 107° 25' 50" E.
  - En Pulle, der er tør ved Lavvande, paa 3° 03' 27" S. 107° 25' 32" E.



- f. En Pulle, der er tør ved Lavvande, paa  $3^{\circ} 00' 07''$  S.  $107^{\circ} 25' 22''$  E.
- g. En Pulle med 3 m Vand paa  $3^{\circ} 00' 04''$  S.  $107^{\circ} 24' 00''$  E.
- h. En Pulle med 6 m Vand paa  $2^{\circ} 59' 30''$  S.  $107^{\circ} 23' 53''$  E.
- i. En Pulle, der er tør ved Lavvande, paa  $3^{\circ} 00' 48''$  S.  $107^{\circ} 28' 37''$  E.
- j. En Pulle, der er tør ved Lavvande, paa  $2^{\circ} 59' 50''$  S.  $107^{\circ} 29' 11''$  E.

- 2190. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja Westgat N. Afmærkning udlagt.**  
(B. a. Z. Nr. 153/1985. 's-Gravenhage 1939.)  
Nedennævnte nye Sømærker er udlagt, som følger:
- a. En sort Spidstønde med Kegle med Spidsen nedad paa  $6^{\circ} 51' 40''$  S.  $112^{\circ} 36' 00''$  E.
  - b. En rød og sort, lodret stribet Spidstønde med Ballon paa  $6^{\circ} 48' 05''$  S.  $112^{\circ} 42' 50''$  E.
  - c. En hvid Spidstønde med Ballon paa  $6^{\circ} 47' 00''$  S.  $112^{\circ} 47' 00''$  E.
  - d. En sort Stumpstønde med afstumpet Kegle paa  $6^{\circ} 49' 50''$  S.  $112^{\circ} 50' 45''$  E.
  - e. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $6^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $3^s$ , paa  $6^{\circ} 49' 12''$  S.  $112^{\circ} 40' 05''$  E.
  - f. En hvid og sort, lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $12^s$ , Blink  $5^s$ , Mørke  $7^s$ , paa  $6^{\circ} 49' 48''$  S.  $112^{\circ} 47' 40''$  E.
- 2191. Sunda Øerne. Java S.-Kyst. Tjilatjap Anduvning. Grund afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 1483. London 1939.)  
En Grund med 5,9 m Vand er fundet paa  $7^{\circ} 45',3$  S.  $109^{\circ} 00',9$  E. En sort Stumpstønde er udlagt 0,02 Sm  $60^{\circ}$  fra forannævnte Punkt, der angiver Grundens Midtpunkt.
- 2192. Sunda Øerne. Molukske Øhav. Boeroe SW.-Kyst. Baake forsvundet. Tønde udlagt.**  
(B. a. Z. Nr. 153/1986. 's-Gravenhage 1939.)  
Den hvide Ballonbaake paa  $3^{\circ} 47' 10''$  S.  $126^{\circ} 30' 42''$  E. i *Leksoela* Bugt er forsvundet og erstattet med en hvid Spidstønde, der er udlagt 40 m  $228^{\circ}$  fra ovennævnte Plads.
- 2193. (P). Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Clemencia Bank. Fyrbelysning forandret.**  
(B. a. Z. Nr. 140/1805. 's-Gravenhage 1939.)
- 1. Fyrbaaken paa *Clemencia Bank* paa c.  $3^{\circ} 23',4$  S.  $110^{\circ} 07',4$  E. er ødelagt.
  - 2. En sortmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $12^s$ , Blink  $5^s$ , Mørke  $7^s$ , er udlagt paa c.  $3^{\circ} 18',5$  S.  $110^{\circ} 01'$  E.
  - 3. Den sortmalede Lystønde ved W.-Siden af *Foxbanken* er flyttet til c.  $3^{\circ} 32'$  S.  $110^{\circ} 06',5$  E. og samtidig forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver  $6^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $3^s$ .
- 2194. New Guinea SW.-Kyst. Koningin Sophia Stræde. Grunde.**  
(B. a. Z. Nr. 156/2006. 's-Gravenhage 1939.)  
E. f. S. Nr. 9/697 1939 annulleres og erstattes med:  
Nedennævnte Grunde er fundet i det N.-lige Indløb til *Koningin Sophia* Stræde i vedføjede Afstande og Retninger fra N.-Pynten af *Namatotte*, der er beliggende paa c.  $3^{\circ} 42'$  S.  $133^{\circ} 52'$  E.
- a.  $4\frac{3}{4}$  m — Sten — 1160 m  $50^{\circ}$ .
  - b.  $8\frac{3}{4}$  m — Sten — 1680 m  $66^{\circ}$ .
  - c. 9 m — Sand og Sten — 1890 m  $92^{\circ}$ .
- Kystrevet mellem N. og E. fra N.-Pynten af ovennævnte Ø strækker sig 250 m længere ud end angivet i Kortet.
- 2195. New Caledonia. Port Numea. Fyrbelysning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1440. London 1939.)
- 1. *Nu Island* Bagfyr paa  $22^{\circ} 16'$  ( $30''$ ) S.  $166^{\circ} 25'$  ( $30''$ ) E. er formærket i Pejlinger fra  $0^{\circ}$  til  $70^{\circ}$ .
  - 2. I *Port Numea* Semafor Fyr paa c.  $22^{\circ} 16'$  S.  $166^{\circ} 27'$  E. er indlagt en hvid Lysvinkel fra Pejling  $270^{\circ}$  til  $5^{\circ}$ . Synsvidde: 22 Sm for hvidt og 14 Sm for rødt Lys.
  - 3. *Porcupine Island* Fyr paa c.  $22^{\circ} 20'$  S.  $166^{\circ} 35'$  E. er slukket.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2196. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord. Vasebro. Broreglement.**  
 Under den 1. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for Ordenens Overholdelse ved *Vasebroen* (c. 55° 14',<sub>9</sub> N. 11° 15' E. i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.  
 For Sejladsen inden for Broens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.  
 Det til Broen hørende Søomraade omfatter Farvandet inden for en Afstand af 30 m fra Broens Sider og Yderende.  
 Dette Reglement træder i Kraft den 1. Oktober 1939.  
 (Havnelods, Side 202.)
- 2197. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør. Havnereglement.**  
 Under 1. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Skælskør Havn* (c. 55° 15',<sub>2</sub> N. 11° 17',<sub>6</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.  
 For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.  
 Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:  
 a) Mod Nord: En ret Linie gennem det NE.-ligste Hjørne af Havnefogedhusets Have tværs over den fra *Skælskør Nor* førende Afløbskanal.  
 b) Mod Nordvest og Øst: Landgrænserne.  
 c) Mod Sydvest: En ret Linie fra et Punkt 50 m SW. for Fiskerihavnen til et Punkt 20 m W. for Roklubbens Baadehus. (Linien er markeret ved 2 mindre Baaker paa 1½ m Højde over Jorden og anlagt i Strandkanten).  
 Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra N. til S. er følgende:  
 Inderhavnen, Yderhavnen og Fiskerihavnen.  
 Dette Reglement træder i Kraft den 1. Oktober 1939.  
 (Havnelods, Side 179.)
- 2198. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.**  
 (N. t. M. Nr. 1545. London 1939.)  
 E. f. S. Nr. 28/2109 1939 annulleres og erstattes med:  
 Paa Grund af Isforholdene er man fra den 11. Juli d. A. gaaet over til at anvende Rute *B* saavel for E.-gaaende som for W.-gaaende.  
 E.-gaaende Skibe skal skære Meridianerne 47° W. paa 40° 30' N.  
 W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 47° W. paa 41° 30' N.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annuleret; T: Tillæg.  
 Korte eller Bogs Nr. *England:*
- N 3051 Bay of Bengal. — Domel island to Pakchan river.  
 Limits. — Lat. 9° 50' N. to 11° 35' N.  
 Long. 97° 35' E. to 98° 45' E.
- R 2106 Borneo, north-west coast.  
 R 3277 Anchorages in the Balearic islands.  
 R 3437 Japan. — Plans on west coast of Honshu.  
 R 3838 Eastern approaches to Singapore.
- Finland:*
- N 200 Petsamo. Vuoremi—Liinahamari—Vaitolahti.  
 R Katalog över finska sjökort och andra publikationer.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskab  
**„SKANDINAVIA“**

Stiftet 1899

Aktiekapital 8 Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
35, Amaliegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. „JANBY“



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



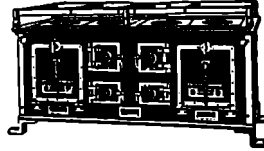


### Medlemsliste

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.«.  
 Det Forenede Buggerselskab, A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdals«.  
 D/S »Holland«.  
 Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 J. Lauritzen.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautica«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitfers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitfers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

### BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlt. C. 1630



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon **5801**. København S.  
Amager **1483**.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Set. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

### FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem:

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -  
 Brasilien - Nordafrika - Italien -  
 Spanien - Portugal - Frankrig -  
 Belgien - Tyskland - Storbritannien -  
 Island - Norge - Sverige - Danmark -  
 Lolland - Lithauen - Estland -



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 30

TORS DAG 27. JULI 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### MODTAGELSEN AF DEN ENGELSKE SUBSIDIELOV

Den engelske Skibsfartslov med de vidtgaaende Subsidier er nu behandlet og vedtaget. Man kan dog ikke sige, at den nye Lov er blevet modtaget med ublandt Tilfredshed. Blandt Rederne gør sig saaledes en udbredt Utilfredshed gældende med, at den foreslaaede Støtte først skal gælde fra 1. Januar 1940. Man havde ønsket den fra 1. Juli i Aar.

Den engelske Skibsfartspresse beskæftiger sig da ogsaa indgaaende hermed, og en Liverpool-Reder, der er interesseret i saavel Tramp- som Liner-Fart, siger saaledes, at man havde glædet sig til en øjeblikkelig Støtte for at holde Skibene i Fart. Hvis man havde vidst, at Støtten først skulde gælde fra næste Aar, vilde mange af hans Selskabs Skibe være blevet lagt op for lange Tider siden. Nu vilde den øjeblikkelige Virkning af Lovens Bestemmelser blive, at to Skibe, der hører til hans Rederi, og som har gaaet med Tab, efter Afslutningen af de Rejser, de før Tiden var ude paa, vilde blive lagt op indtil næste Aar, og Grækere eller andre vilde antagelig gaa ind i deres Fart.

Som saa ofte før var en af de skarpeste Kritikere Sir John Latta. Hans Synspunkt var simpelthen det, at Virkningen af den sidste Lov og de deri foreslaaede Subsidier betød, at man skadede britiske Trampredere i Forholdet til deres udenlandske Konkurrenter. Ikke blot havde de højere Driftsudgifter — der løseligt regnet maatte ansættes til 700 £ om Aaret pr. Skib —, men ogsaa Skibsbygningspriserne var gaaet i Vejret med ca. 30 pCt. Saa vidt han kunde se, fortsatte Sir John, var den nye Tramp-Subsidielov baseret paa nøjagtig de samme Principer som tidligere.

»Hvad faar Regeringen til at tro,« sagde han, »at Genoplivelsen af et Program, som allerede har vist sig at være en Fejltagelse, i Løbet af fem Aar skulde kunne løse de Vanskeligheder, der eksisterer for britisk Trampskibsfart.« Sir John krævede bestemt, at Subsidierne skulde ydes frit for alle Restriktioner og Betingelser — der bragte med sig Faren for Nationalisering — for at sætte britiske Redere i Stand til at kæmpe mod fremmede Konkurrenter efter de Metoder, som disse før havde anvendt. Fremmede Redere havde aabent indrømmet, at de ikke kunde overleve ubegrænset Konkurrence fra engelsk Side.

Den tidligere Præsident for Chamber of Shipping, Mr. W. A. Souter, udtalte bl. a.: Det er højst beklageligt, at Subsidierne ikke begynder i Aar.« Sir Arthur Sutherland er af samme Mening: Vi ventede, at Datoen for Subsidierne Ikrafttræden skulde have været 1. Juli i Aar og ikke 1. Januar næste Aar, og det samme Synspunkt gør Mr. R. S. Dalgliesh gældende.

Mr. Laurence D. Holt, af Firmaet Alfred Holt & Co., der driver Blue Funnel Line, mener, at Tvangssubsidier vil simpelthen gøre alle, der er interesseret, mindre og mindre opsat paa at møde Konkurrence efter almindelige Forretningsprinciper, og han tilføjer: »Sandsynligvis er den eneste effektive Støtte, som den saakaldte »Liner Defence Subsidy« kan yde britiske Redere, den, at den kan sætte dem i Stand til at yde Modstand, hvor de før var helt prisgivet fremmed statsstøttet Konkurrence. Men alt af-

hænger iøvrigt af, at vi har de rigtige Skibe og de rigtige Sømand. Svinger man paa de Punkter, kan ingen Støtte hjælpe.«

Nogen virkelig Begejstring møder man ingen Steder. Loven tages til Efterretning, men den indbyder jo iøvrigt heller ikke til Glædesdemonstrationer. Den er et Udtryk for de abnorme Tider, vi lever i, en beklagelig Tilvækst til de mange Vildskud, der vokser frem i en syg Tid, hvor Størstedelen af Verden er af Lave.

### STIGENDE SKIBSBYGNINGSTAL

Det samlede Antal Skibe, der Verden over var under Bygning ved Juli Kvartals Begyndelse, var i Følge Lloyds Registers Statistik 719 med 2,859,292 Tons, hvilket er 155,600 Tons mere end i foregaaende Kvartal.

Den i Storbritannien og Irland under Bygning værende Tonnage udgjorde ved Kvartalsskiftet 189 Skibe med 791,455 B.R.T., hvilket er 194,500 B.R.T. mere end forrige Kvartal, altsaa en ganske usædvanlig stærk Stigning. Den i Løbet af Kvartalet paa-begyndte Tonnage andrager 283 Skibe med 882,800 B.R.T., det vil sige 154,800 Tons over forrige Kvartal. Den søsatte Tonnage viser derimod en Formindskelse, idet 249 Skibe med 549,000 Tons søsattes mod 690,200 Tons i forrige Kvartal.

De Skibe, der var under Bygning i de forskellige Lande ved Kvartalsskiftet, var følgende:

Lande	Antal	Br.-ton
Storbritannien og Irland . . . .	189	791,455
Dominions . . . . .	20	30,279
Amerika . . . . .	67	391,824
Belgien . . . . .	4	18,095
Danmark . . . . .	19	122,440
Danzig . . . . .	12	53,040
Estland . . . . .	1	175
Finland . . . . .	4	11,480
Frankrig . . . . .	11	95,130
Holland . . . . .	85	233,381
Italien . . . . .	42	224,616
Japan . . . . .	63	308,849
Norge . . . . .	33	52,026
Polen . . . . .	1	1,080
Spanien . . . . .	3	13,270
Sverige . . . . .	27	160,620
Tyskland . . . . .	125	347,832
Ungarn . . . . .	12	13,250
Uruguay . . . . .	1	450
Ialt . . . . .	719	2,859,292

Heraf var for Storbritanniens og Irlands Vedkommende 111 Dampere med 432,605 Tons og 75 Motorskibe med 357,995 Tons, for Danmarks Vedkommende 1 Dampskib med 1690 Tons og 18 Motorskibe med 120,750 Tons, for Sveriges Vedkommende 1 Dampskib med 1500 Tons og 26 Motorskibe med 159,120 Tons, for Tyskland 54 Dampere med 160,118 Tons og 71 Motorskibe med 187,714 Tons.

I Storbritannien og Irland paa-begyndtes i Løbet af Kvartalet 119 Skibe med ialt 402,082, samt søsattes 46 med 137,552 B.R.T. I Japan paa-begyndtes 26 Skibe med 103,700 Tons, hvilket Tal kun overgaaes af England, og den søsatte Tonnage var 20 Skibe med 59,400 Tons. Paa Trediepladsen kommer Tyskland med 37 Skibe med 73,600 B.R.T.; 41 Skibe med 90,000 Tons søsattes. I Holland paa-begyndtes 28 Skibe med 70,300 Tons og søsattes 36 med 39,500 Tons. I Sverige 11 Skibe med 67,100 Tons og søsattes 8 med 46,300 Tons. I U. S. A. paa-begyndtes

21 Skibe med 56,000 Tons og søsattes 53 med 92,600 Tons. Her er Amerika Nr. 2 efter England. I Danmark paabegyndtes 6 Skibe med 37,500 Tons og søsattes 4 med 19,700 Tons. I Italien 10 med 33,800 Tons og søsattes 7 med 32,400 Tons, i Norge 9 med 17,100 Tons og søsattes 14 med 13,300 Tons og i Danzig 3 med 9,600 Tons og søsattes 3 med 7,900 Tons.

I Storbritannien og Irland bygges for Øjeblikket 108,300 B.R.T. for udenlandsk Regning. I Tyskland bygges 18 Skibe med 113,000 B.R.T. for andre Lande, i Holland 32,200 Tons, i Sverige 104,500 Tons, i Danmark 52,300 Tons og i Norge 7,800 Tons for udenlandsk Regning.

Den i hele Verden under Bygning værende Motorskibstonnage overstiger Dampskibstonnagen med ikke mindre end 403,100 Tons.

Tankskibstonnagen under Bygning i hele Verden viser en Forringelse paa 118,800 B.R.T. sammenlignet med forrige Kvartal og udgør ialt 634,700 B.R.T. fordelt paa 71 Skibe.

I U. S. A. bygges 13 Tankskibe med 125,000 B.R.T. Sverige staar som Nr. 2 med 13 Skibe og 120,500 B.R.T. Derefter Storbritannien og Irland med 11 Skibe og 96,200 Tons, Tyskland 8 Skibe og 70,900 Tons, Italien 7 og 61,800 Tons, Holland 6 og 50,750 Tons, Danmark 4 og 36,400 Tons, Frankrig 2 og 28,400 Tons og Japan 4 og 24,100 Tons.

Som nævnt i sidste Uge ser man allerede nu den kolossale Stigning for Englands Vedkommende. Den stadige Tilbagegang gennem lange Tider er nu forbi — man har taget voldsomt fat paa Skibsbygningen.

### HAVNEFORHOLDENE I SPANIEN

Det forlyder, at Forholdene i spanske Havne for Tiden er langtfra normale. Bedst er Forholdene i Nordspanien, som enten ikke har lidt noget eller meget lidt paa Grund af Borgerkrigen, saasom Ferrol, Vigo, Coruna, Pasajes og Bilbao. Et Skib har ligget sænket i Santander Havn, siden Byen overgav sig til Franco i Oktober 1937, og til Trods for flere Forsøg paa at hæve det er det endnu ikke lykkedes.

Folk, som har befaret Havnene i Syd- og Østspanien, oplyser, at Havneforholdene er mere end usædvanlig slette, og Ødelæggelserne har været betydelige, særlig gælder det Alicante, Valencia, Murcia, Cartagena og Castellon de la Plana.

Om Havneforholdene i Barcelona oplyses det, at der endnu findes 30 Skibe sænket i Havnen.

Det vil efter alt at dømmen tage lang Tid, før de spanske Havne igen kommer i ordentlig Stand.

### TRAMPSKIBSFARTENS VANSKELIGHEDER

De svenske Myndigheder modtog fornylig en Delegation for Sveriges Rederiforening, bestaaende af Formanden, Skibsreder *Gunnar Carlsson*, Direktør, Kaptajn *O. A. Nordborg* og Konsul *Jac. H. Kiel*, Göteborg, Kaptajn *Lundgren*, Hälsingborg, og Skibsreder *Ragnar Nilsson*, Västervik. Delegationen overrakte Chefen for Handelsdepartementet, Statsraad *Eriksson*, et Memorandum, hvori det bl. a. hedder:

I en Skrivelse af 2. December 1933 henstillede Sveriges Rederiforening til Regeringen snarest at nedsætte en særlig Komité, der skulde have til Opgave at udrede de Forholdsregler, der fra svensk Side maatte tages for at møde de Farer, som kunde blive en Følge af den udenlandske Subventionspolitik. Denne Henstilling resulterede i, at der fra Kommerskollegiums Side foretoges en Undersøgelse vedrørende det svenske Skibsfartserhverv. I Rigsdagssamlingen 1935 henstillede Rederiforeningens Direktør, Kaptajn Nordborg, yderligere — sammen med andre —, at paakrævede Foranstaltninger maatte foretages hurtigst muligt, og endvidere at der maatte blive nedsat en Kommission bestaaende af saavel Repræsentanter

for Staten som for Skibsfarten, og at den skulde foretage videregaaende Undersøgelser og afgive Forslag om Støtte for det svenske Skibsfartserhverv, og endvidere at der paa Grundlag heraf maatte fremkomme Lovforslag i Rigsdagen.

I Henhold til Beslutning af 15. Juni 1935 fik Kommerskollegium til Opgave hurtigt at foretage og afslutte Undersøgelsen og at fremsætte nødvendige Forslag. Der fremkom saa et Responsum fra Kommerskollegium i Februar 1936, hvori der henstilledes, at Rigsdagen gik med til, at der for Tiden til og med 30. Juni 1937 af Rederilaanefondets Kapital anvendtes 7,5 Millioner Kroner til Støttelaan til Redere paa nærmere fastsatte Vilkaar. Endvidere foresloges visse Støtteforanstaltninger til Skibsfarten, og disse Forslag vandt Rigsdagens Bifald.

I 1937 indtraadte en Periode med forbedrede Konjunkturer for Søfarten. Hvis de ikke var kommet, vil det ikke være overdrevent at paastaa, at Tramprederierne i stor Udstrækning vilde have været nødsaget til i højere Grad end tidligere at sælge Skibe til Udlandet eller simpelthen træde i Likvidation.

Tidligere gjorde Erfaringer med Hensyn til de gode Konjunkturers Varighed viste, at disse kun var korte, og allerede i 1938 var Fragterne faldet til et Niveau, som gjorde det umuligt for mange Tramprederier at drive Skibsfart med Fortjeneste.

De under den forløbne Del af indeværende Aar raadende Forhold paa Hjemmemarkedet har genspejlet sig i en omfattende Oplægning af Trampskibe i det første Kvartal, hvilket fremgaar af nedenstaaende Tabel:

			% af Handelsflaadens Tramptonnage
1939	Antal Skibe	D. w. tons	
1. Januar	26	51,100	9,16
1. Februar	74	153,178	27,45
1. Marts	105	211,528	37,92
1. April	103	211,008	37,82
1. Maj	64	130,806	23,45
1. Juni	14	28,451	5,10

Hovedparten af disse Skibe er Tonnage, der er beskæftiget i Nord- og Østersøfart. Som det fremgaar af Tabellen er der indtraadt en betydelig Bedring i Slutningen af 2det Kvartal. Man maa imidlertid befrygte, at denne Forbedring kun — som sædvanlig — vil vare en kort Tid. Hvis man sammenligner med Oplægningstallene fra andre Lande, viser det sig, at de svenske Tal stadig er blandt de højeste.

I Konkurrencen paa Fragtmarkedet om det relativt begrænsede Antal Laster, som under de trykkede Søfartskonjunkturer udbydes, har den svenske Skibsfart ikke kunnet hævde sin Stilling. Det var en Følge af Forhold, som Foreningen flere Gange tidligere har fremhævet og paatalt. Først og fremmest maa nævnes den omfattende direkte Statssubvention, som i Flertallet af Lande ydes Skibsfarten, sidst og voldsomst i England.

Foreningen maa mene, at 1936's statistisk-økonomiske Udredning, som tydeligt fremhævede Trampskibsfartens prekære Situation, kunde tjene som Basis ved Bedømmelsen af de Forholdsregler, som allerede burde have været taget. Den stadige Formindskelse af Tramptonnagen maa ligeledes anses som Bevis nok for, at noget maa gøres, hvis det ønskes, at svensk Trampskibsfart bør beskyttes og bevares.

Foreningen mener det derfor paakrævet, at Spørgsmaalet om Vedtagelse af Forholdsregler, der har til Formaal at skabe Muligheder for Trampskibsfartens fortsatte Bestaaen, maa blive gjort til Genstand for en snarlig Behandling, og man behøver ikke at afvente den statistisk-økonomiske Udredning. Der bør ligeledes foretages Undersøgelser angaaende de Muligheder, som findes for at skaffe svensk Skibsfart Støtte paa den Maade, at Transporterne af svensk Import-



og Eksportgods i større Udstrækning end nu sikres svensk Tonnage.

Til Slut understreger Rederiforeningen Nødvendigheden af, at der foretages Dispositioner, saaledes at der skaffes svensk Trampskibsfart saadanne Arbejds- og Levevilkaar, at den fortsat kan eksistere i Konkurrence med andre Lande.

### TYSKLANDS SKIBSFART I 1938

Resultaterne for den tyske Skibsfart i 1938 foreligger nu. Nettoudbyttet fradraget Udgifter i Udlandet anslaaes til ca. 400 Mill. Mark mod 450 Mill. Mark i 1937. At Nedgangen ikke blev større skyldes, at en stor Del Skibe i Begyndelsen af 1938 endnu nød godt af de høje Fragter fra 1937.

I 1913 havde Tyskland en Handelsflaade paa 5 $\frac{1}{2}$  Mill. B.R.T., mens den i Dag kun er paa 4,2 Mill. B.R.T. Tysklands Andel i Verdenstonnagen er gaaet ned fra 11 pCt. før Krigen til 6 pCt. i Dag. Af den nuværende tyske Handelsflaade er kun 27 pCt. under 10 Aar gammel. Tysklands Flaade staaer som Nr. 5 i Verden maalt efter Størrelse, men som Nr. 9, naar man tager Hensyn til Aldersklasserne.

En mærkbar Fornyelse af den tyske Flaade vilde have krævet, at der var blevet bygget aarlig 1,8 Mill. Tons i de sidste Aar, mens der i denne Tid kun blev bygget 825,000 Tons. Der er saaledes bygget omkring 1 Million Tons for lidt i de sidste 8 Aar, naar man regner med en paakrævet Nybygningskvota paa 6 pCt. Som Aarsag til denne Mangel paa Nybygninger anføres Mangel paa Penge i de første Aar, mens Hovedårsagen i de sidste Aar opgives at være, at de tyske Værfter var saa stærkt optaget med udenlandske Bestillinger, at de kun i ringe Grad kunde bygge for tyske Redere.

Aaret 1938 bragte i 2. Halvdel en betydelig Nedgang for den tyske Skibsfart, særlig for den udgaaende Værelstrafik. Ogsaa Passagertrafikken led under Tilbagegang. Norddeutscher Lloyd befordrede saaledes ca. 114,000 Pasagerer mod 138,000 i 1937, deraf 75,000 over Nordatlanten mod 93,000 Aaret før. Hapags Passagerantal svigtede derimod kun med 8,000 og udgjorde 104,000.

Den tyske Skibsfart har iøvrigt i de sidste Aar draget betydelig Fordel af den gunstigere Konjunktur, og de store Rederier, som havde lidt haardt under Krisen, har atter kunnet konsolidere deres Stilling og iværksætte et omfattende Nybygnings-Program. Dette har de i alt væsentligt selv maattet finansiere, fordi det tyske Kapitalmarked næsten udelukkende er reserveret Fireaarsplanen og andre statslige Formaal. Det sidst afsluttede Regnskabsaar har dog været præget af et Tilbageslag i Sammenligning med de nærmest foregaaende. Det gælder særlig Afrikafarten, hvorimod Sydamerikafarten har draget Nytte af de forholdsvis virksomme Handelstraktater mellem Tyskland og de sydamerikanske Lande. Hamburg Süd-amerikanische Dampfschiffsfahrts-Gesellschaft har endog kunnet øge Dividenden fra 6 til 8 pCt. af Aktiekapitalen, som andrager 10 Mill. Rmk. Ogsaa Levantefarten har givet godt Udbytte, og Hamburger Levante Linie har kunnet sætte Dividenden op fra 5 til 6 pCt.

I Forbindelse med Nybygningsprogrammet har de store Selskaber foretaget betydelige Afskrivninger. Efter »Berliner Börsen Zeitung« udgør den bogførte Værdi pr. Brutto-Registerton paa Regnskaberne for 1938 i »Hapag« 138 Rmk. (imod 246 Rmk. i 1933), i »Norddeutscher Lloyd« 179 Rmk. (268 Rmk.), i »Hamburg-Süd« 106 Rmk. (268 Rmk.), i »Hansa«, Bremen, 95 Rmk. (167 Rmk.), i »Woermann-Linie« 228 Rmk. (274 Rmk.) og i »Ostafrika-Linie« 179 Rmk. (230 Rmk.). De store Forskelle er bl. a. betinget af den forskellige Vurdering af Passager- og

Fragtskibe og af den Sanering, som er gennemført indenfor »Hapag« og »Norddeutscher Lloyd«.

Nybygnings-Programmet sinkes ikke blot af Finansierings-Vanskeligheder, men fuldt saa meget af den Omstændighed, at de tyske Værfter i første Række er optaget af at bygge Skibe til Krigsmarinen og til Eksport. Ikke des mindre er der fra 1937 til 1938 sket følgende Udvidelser: »Hapag« fra 693,700 til 715,600 B.R.T., »Nordlloyd« fra 562,200 til 562,400 B.R.T. og »Hamburg-Süd« fra 328,400 til 367,100 B.R.T. »Hapag« og »Hamburg-Süd« har faaet adskillige Nybygninger, hvorimod »Norddeutscher Lloyd« har koncentreret sig om Ombygninger og Moderniseringer af ældre Tonnage.

Ifølge »Germanischer Lloyd«s Statistik har de tyske Værfter i 1938 for tysk Regning afleveret 226,624 B.R.T. imod 182,652 B.R.T. i 1937. Faktisk er Tysklands Handelsflaade imidlertid kun forøget med 189,199 B.R.T. (imod 276,274 B.R.T. i 1937), hvad der hænger sammen med, at Salget af ældre Skibe til Udlandet har været større end Indkøbet af ældre udenlandsk Tonnage. Medregnet de i Aarets Løb afleverede 142 Nybygninger samt Køb, Salg og Forlis udgjorde den tyske Handelsflaade ved Aarsskiftet 4,16 Mill. B.R.T.

Udsigterne for den tyske Skibsfart synes i det store og hele at være højest usikre, ikke mindst af politiske Aarsager. Rederiernes Aarsberetninger for 1938 udtaler derfor intet om Fremtidsudsigterne.

### KONSUL AXEL NIELSEN 80 AAR

Konsul Axel Nielsen i Svendborg fyldte Lørdag 80 Aar. I Foraaret 1889 løste han Købmandsborgerskab i Svendborg, idet han begyndte med nogle Agenturer og en Importforretning i Kul. Takket være hans Forretningssnille blev Kulforretningen snart meget stor, og kun to Aar efter Starten — i 1891 — sammensluttedes den med Købmand Johs. Rosenthals Kulforretning til Svendborg Kulkompagni. Ogsaa paa mange andre Omraader har han gjort en Indsats. Han er saaledes Medstifter af og Formand for Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Svendborg«, der med A. P. Møller som korresponderende Reder og under en klog og fremsynet Ledelse fra en lille Begyndelse har udviklet sig til et af vore største Rederier, samt Medstifter af og Medlem af Bestyrelsen for flere andre Virksomheder.

### DIREKTØR CHR. R. HANSEN 50 AAR

Direktør Chr. R. Hansen, Finnboða Værftet i Sverige og en af Skibsbygningsindustriens betydeligste Mænd, fylder 27. Juli 50 Aar. Direktør Hansen er født i Helsingør, hvor han fik sin Skoleuddannelse og senere kom ind paa Skibsværftet, hvor han som Skibsbygningsingeniør havde Ansettelse paa Tegnekontoret til 1913. Derfra kom han til Gøteborg til Lundholmens Værft, og snart efter kom han paa et Stipendium til England og studerede Skibsbygning der. I England var han ansat hos Blyth Shipbuilding Co. og senere i Newcastle. Paa Grund af Krigen blev Rejsen længere end beregnet. Værftet han var ved, kom under Regeringens Kontrol og Hansen blev nægtet Hjemrejse til Danmark. I 1914 var han med ved Bygningen af den berømte »Ark Royal«, det første engelske Skib, hvorfra Start af Flyvemaskiner kunde udføres. Fra 1915 og til 1920 var han beskæftiget ved et Værft i Londonderry i Nordirland og fra 1920 Ingeniør og Besigtigelsesmand for Norske Veritas i Newcastle on Tyne. I 1921 vendte han tilbage til Danmark for at tiltræde en Stilling ved Helsingør Skibsværft, hvor han i 1926 blev Chef for Reparationsafdelingen. I Aarenes Løb havde Sveabolaget placeret adskillige af sine Nybygninger ved Helsingørs Værft, og Dir. Hansen kom derfor i nær Forbindelse med Svenskerne; dette førte til, at han i 1936 modtog Tilbudet om Chefstillingen ved Finnboða Værftet, og fra 1. Januar 1937 er Chr. Hansen Direktør for det ansete svenske Værft. I det netop udkomne Nummer af »Svensk Sjøfartstidning« gøres Direktør Chr. Hansens Livsværk og Finnboða Værftets Historie til Genstand for en meget indgaaende Omtale, og det fremgaar tydeligt heraf, hvilken anset Position Værftets Leder har.

# MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

## Portugisisk Skibsbygning

Den portugisiske Regering har for kort Tid siden udstedt et Lovdekret om Statsstøtte til Skibsbygning, hvori det bl. a. hedder:

»Bygningen af Metalskibe begyndte saa smaat hos os i Slutningen af forrige Aarhundrede, og skønt der siden den Tid i vort Land er bygget en Del Skibe baade for Marinen og for Handelsflaaden, maa vi erkende, at hverken Antallet eller Tonnagen af de byggede Skibe tillod os at generhverve den table Anseelse som Skibsbyggere.

Op man kan ikke hævde, at dette er sket, fordi vi mangler Raastoffer, for i Italien og i Holland hører Skibsbygningen til disse Landes vigtigste Industrier.

Forøvrigt har Bygningen af Udstyret af Arsenalen i Alfite og af det Skibsværft, som tilhører Havnevæsenet i Lissabon — begge i de sidste Aar — tilladt Bygningen i Portugal af et anseeligt Antal Skibe for Orlogsflaaden, for Handelsflaaden og for Fiskeriet, hvilket viser, at Landet begynder at faa Betingelser for at bygge Skibe.

Regeringen vil give ny Stimulus til Skibsbygningsindustrien, og de nødvendige Undersøgelser i dette Øjemed er allerede sat igang, oplyses det videre i Dekretet — men indtil disse Undersøgelser, omfattende det manganrige Problem, er tilendebragt, har Regeringen besluttet at give de Havnemyndigheder, som er direkte interesserede i en Forøgelse af Skibsbygningen, Lejlighed til at støtte Skibsværfterne.

Regeringen har derfor udfærdiget følgende Lovdekret:

Art. 1. Ministeriet for offentlige Arbejder bemyndiges til, naar det findes hensigtsmæssigt og efter Forslag af vedkommende Havnemyndigheder, at give en Understøttelse, som ikke maa overstige 6 pCt. af de Skibes Byggedgifter, som bygges i vedkommende Havn.

Art. 2. Havnemyndighederne skal følge Bygningen for at komme i Besiddelse af alle Faktorer, som er nødvendige for at bestemme Byggeomkostningerne.

Art. 3. De Præmier, hvorom nærværende Lovdekret handler, føres til Udgift for vedkommende Havnemyndigheder. —

Portugal er saaledes ogsaa slaaet ind paa Statsstøtte til Ophjælpning af sin Skibsbygningsindustri.

## Kuleksporten over Gdynia Havn

var i Juni 1939 543,040 Tons fordelt paa følgende Lande.

Argentina .....	18,810
Ægypten .....	15,250.5
Belgien .....	31,450
Danmark .....	23,174
Tyskland .....	2,150
Estland .....	320
Finland .....	23,314.5
Frankrig .....	30,965
Grækenland .....	6,702
Holland .....	70,665.5
Italien .....	123,951
Norge .....	39,029
Sverige .....	157,238.5
Bunkerkul .....	88,629.5

## Tidsbefragtning

To Skibe var sluttet paa Timecharter — New York Produce Exchange — med et amerikansk Firma for to Aar. Timecharter Hyren var 11,500 Doll. pr. Maaned for hvert Skib. Ved Leveringen skulde der betales 15 Dages Hyre, og yderligere 15 Dages Hyre »On receipt of cable advices that steamer has cleared for a Cuban port, which hire payments to remain in owners' hands always in advance during charter thereafter semi monthly ....«

Rederiet fik de 30 Dages Hyrebeløb paa ialt 23,000 Doll., men det viste sig meget hurtigt, at Befragterne iøvrigt ikke var i Stand til at opfylde deres Forpligtelser og i

Virkeligheden ikke havde nogen Kapital. I Begyndelsen af April laa den ene Damper i New York uden Beskæftigelse, og den anden var paa Vej til New York med en Ladning Bananer fra Cuba. Konnossements-Fragten var forudbetalt, og ved Skibets Ankomst til New York blev ingen Konnossementer præsenteret. Da Bananladningen var af ringe Kvalitet, og da det paa dette Tidspunkt var meget varmt i New York (77—81 Gr. Fahrenheit i Skyggen) maatte man omgaende træffe de fornødne Dispositioner for at faa Ladningen udloset og solgt.

Gennem Danske Rederes Relsværens Repræsentanter og Advokater i New York blev der foretaget alle de Skridt, der var mulige under Omstændighederne, Bananladningen blev solgt, og Rederiet trak begge Skibe tilbage fra Tidscharterpartierne. Efter at Udgifterne i Forbindelse med Løsningen og Salget af Ladningen var betalt, blev der et Provenu paa Doll. 4,159,68, hvilket Afskiberne imidlertid gjorde Krav paa, men efter langvarige og besværlige Forhandlinger lykkedes det at redde 500 Doll. til Rederiet.

Imidlertid gjorde Tidsbefragterne gældende, at Rederiet ikke havde været berettiget til at trække Skibene tilbage, fordi der var deponeret 23,000 Doll., hvilket Beløb Rederiet efter Tidsbefragternes Paastand kunde have benyttet som Timecharter Hyre for den videre Periode. Rederiet bestred imidlertid bestemt Rigtigheden af dette Standpunkt og hævdede, at det omtalte Hyrebeløb skulde tjene som Sikkerhed for Rederiets fremtidige Krav mod Tidsbefragterne, og da disse ikke havde opfyldt deres Pligt efter Charterpartiet til yderligere Hyrebetaling, maatte man være berettiget til at have Charterpartierne og betragte de 23,000 Doll. som delvis Sikkerhed for det meget betydelige Erstatningskrav, man vilde fremsætte overfor Tidsbefragterne i Anledning af disses Charterafbrud.

Tidsbefragterne paabegyndte nu Retssag med Henblik paa at foretage Arrest i et af Rederiets Skibe, saasnart det kom til en amerikansk Havn, og det blev nødvendigt at stille Garanti paa 21,000 Doll. for at undgaa Arrest, da et af Skibene kort Tid efter kom til U. S. A. Tidsbefragterne forlangte derefter Disputten afgjort ved Voldgift, men efter langvarige og vanskelige Forhandlinger med Tidsbefragternes Sagfører lykkedes det til sidst at faa dem til at trække Kravet mod Rederiet tilbage og frigive den stillede Garanti. At faa Dækning for Rederiets Erstatningskrav iøvrigt var udelukket, fordi Befragterne intel kunde betale.

## Cirkulære til samtlige Udskrivningschefer, Monstringsbestyrere og Lægsforstandere angaaende Udlevering af Søfartsbøger

Paa dertil givne Foranledning skal man med Hensyn til Udlevering af Søfartsbøger anmode d'Herrer om at ville iagttage følgende:

1. Til Personer under 14 Aar maa ikke udleveres Søfartsbøger.
2. Til Personer mellem 14 og 18 Aar maa Søfartsbøger kun udleveres, naar Vedkommende foreviser skriftlig Tilladelse fra Forældremyndighedens Indehaver til at tage Hyre.
3. Til Personer over 18 Aar maa Søfartsbøger kun udleveres, naar Vedkommende enten godtgør tidligere at have været i Besiddelse af Søfartsbog eller at have Tilbud om Hyre eller fremlægger anden Dokumentation fra et Rederi eller en Organisation, hvoraf det fremgaar, at Vedkommende har Mulighed for at opnaa Hyre.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart,  
den 14. Juli 1939.

Johs. Kjærhø.

J. Christiansen,  
Exp.

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## »Chrobry«

I Fredags præsenteredes Gdynia-Sydamerikaliniens nye Skib, »Chrobry«, der er bygget paa Nakskov Skibsværft og om kort Tid gaar ud paa sin Jomfrurejse til Sydamerika.

Paa en Prøvetur i Øresund stiftede man Bekendtskab med Nakskov Skibsværfts sidste Triumf, og blandt Deltagerne saa man en Række af den danske Skibsfarts kendte Navne.

Direktør Berg præsenterede det smukke Skib for Gæsterne, og det blev en af hans sidste Embedshandlinger som Direktør for Værftet. Den 1. September trækker han sig tilbage og afløses af sin Underdirektør, Otto Christiansen.

Som bekendt repræsenteres Linien her i Landet af Ø. K., og fra Kompagniet saa man Formanden for Bestyrelsesraadet, Prins Axel, Direktøren for Skibstilsynet, Komman-

dørkaptajn, Baron Niels Juel Broeckdorff, og Chefen for Passagerafdelingen, Kontorchef O. Jacobsen. Blandt Gæsterne var Fyrdirektør Sinding, Generaldirektør Knutzen, Handelsminister Kjærhø, Gdynia-Amerika-Liniens danske Direktør i Warszawa, Plinius, Skibsreder Harhoff, C. K. Hansen, Skibsreder H. A. Hansen, Direktør Adler Svanholm, Det danske Kulkompagni, Skibsreder Hahn Petersen, Overingeniør Quist, Det forenede Dampskibs-Selskab, Skibsreder Knud Lauritzen, Direktør Steen Christensen, De forenede Kulimportører, Skibsreder Gether, »Orient«, Direktør Suenson, Skibsreder Schmidt, »Pacific« o. fl.

Ved Frokosten om Bord, medens »Chrobry« sejlede rundt om Hven, holdt Direktør Plinius en Tale, hvori han understregede den venskabelige Forbindelse, der bestaar mellem Danmark og Polen. Direktør Dithmer fra Burmeister & Wain hylkede i varme Ord Direktør Berg og bød



★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Desværre har der heller ikke i den forløbne Uge fundet Forskydninger af større Betydning Sted paa Fragtmarkedet. Aarsagerne til det Dødvande, der specielt karakteriserer de oversøiske Markeder, er naturligvis flere, men Hovedgrunden er naturligvis den sædvanlige, nemlig at Korntransporterne er indskrænket til et Minimum. Dette skyldes igen, at Producentlandene ligger inde med store Overskudslagre, hvilket trykker Prisen, og man oplever derfor det Særsyn, at Hvedeprisen nu er saa langt nede, som den ikke har været i de sidste 50 Aar. Heldigvis sluger Transporten af Raamaterialer til de kæmpe-mæssige Oprustninger, der finder Sted overalt i Verden, store Tonnagemængder, thi ellers vilde man utvivlsomt være stillet overfor Oplægning af Tonnage i stor Udstrækning.

River Plate Markedet har været meget stille og Interessen har hovedsagelig drejet sig om handy Tonnage for September og Oktober Positioner, men Befragterne er iøvrigt villige til at gøre Forretning for helt hen til Februar Annullering. — De afsluttede Forretninger er gjort paa Basis af Minimalraten.

Fra Australien sluttedes en enkelt engelsk Dampertil Minimalraten til U.K. for August/September. Lastning.

Fra Golfen sluttedes ligeledes en enkelt Baad, der ballastede ned fra St. Lawrence, til U.K. for Minimalraten. Fra Churchill noteres positiv Forretning til 3/11/2d. for August Lastning, men Befragterne har endnu ikke faaet Tonnage til denne Rate.

Fra Sydafrika har der været nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Majs, og forskellige Skibe sluttedes til Rater, der laa omkring 18/- fra Cape Town til U.K., ligesom en enkelt Baad sluttedes fra Durban til Japan til 21/6d. Basis 3 Lossehavne, August Lastning. Der søges yderligere Tonnage for Majs til saavel U.K. som til Japan til disse Rater.

De øvrige Kornmarkeder har været uden Interesse for hele Laster, men fra Vancouver er bookedede ret store Partier Hvede til U.K. til omkring 20/-.

De andre oversøiske Markeder fortjener ikke mange Kommentarer. Der har været ret livlig Befragtning af Scrapjern fra U.S. Atlantic og Gulf til U.K. og Gdynia til uforandrede Rater, ligesom en enkelt Last sluttedes U.S. Atlantic/Wiborg (Finland) til \$5.40 med fri Losning. — Scrap fra U.S. Atlantic til Japan indikerer 20/6d.

Der har været ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker fra Cuba til U.K. og Cont. Stor Tonnage sluttedes til 17/6d. og 18/-, hvorimod en enkelt 6,000 Tonner opnaaede den gode Rate af 19/- fra Nordcuba og 19/6d. fra Sydcuba til sædvanlige U.K./Cont. Destinationer.

Fra Pacifickysten har Efterspørgslen paa f.i.o. Basis været større. Raten er steget fra 24/3d., som blev betalt i Begyndelsen af Ugen til 25/9d. — Transpacific Farten viser ingen Interesse for Tonnage for Lumber, men der kan stadig placeres adskillige Skibe for Scrap til Rater omkring \$4.- à \$4.25 afhængig af Laste- og Losserange. Til Australien sluttedes 8,500 Tonner til £7,000, Basis 1 Lossehavn.

Østens Markeder er stadig uden større Efterspørgsel. — Soyabønnemarkedet er helt uden Ordre. Raten noteres nominelt i omkring 24/-, Basis Rotterdam/Hamburg. Ris fra Saigon til Bordeaux/Rotterdam range indikerer 25/- for September. Endvidere noteres Paddy fra Saigon til Forindien til 12/-, Basis 1 Lossehavn. Anthracit fra fransk Indo-Kina sluttedes Tonnage til 19/- til U.S.N.H., hvilket kan gentages, ligesom Befragterne er aabne for Tonnage til St. Lawrence til omkring 18/6d., og til Marseilles til 21/6d.

Fra Java søges Tonnage for Sukker til U.K. til 26/-.

De indiske Markeder viser endnu ingen Tegn til Forbedring. 8,000 Tonner sluttedes fra Bombay Siden til p.p. U.K. til 23/6d. for Linsæd/Kerner, og fra Madras Kysten indikerer 27/- for September Lastning.

Der er stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Calcutta til Shanghai og Hongkong. Raten ligger omkring 7¼ Rupier for Shanghai og 8½ Rupier for Hongkong Losning.

De europæiske Markeder er fortsat støtte. Trælastmarkederne er livlige med god Tilgang paa nye Ordre. Rateniveauet er støt.

Kulmarkederne er uforandrede, og det samme gør sig gældende for de forskellige hjemgaaende Markeder fra Middelhavet for Erts, Fosfat etc.

Paa Timechartermarkedet har der været noget mere Liv. 9,500 Ts. Diesel, ca. 11 Knob, sluttedes for en Pacific Rundtur, Levering og Tilbagelevering U.K. til 4/9d., og 8,300 Ts. Diesel, ca. 13 Knob, sluttedes for trip hjem, Levering Japan, via Nordpacific, Tilbagelevering U.K. til 6/3d. — I Vestindia Farten sluttedes dansk 3,000 Tonner for Rundtur til \$1.65, og for 5,000 Tonner bydes \$1.30 for 3/4 Maanedere.

hans Eftermand, Direktør Christiansen, velkommen. Handelsminister Kjerbohl omtalte »Chrobry« som Skibet, der giver Polen et nyt Træk i dets maritime Fysiognomi. Det skal bringe Bud om vort Venskab med den store Nabo mod Syd: Polen. Handelsministeren sluttede sin Tale med Ønsket om, at Skibet, som nu er fuldendt fra Nakskov Skibsværft, maa blive til Glæde for Gdynia-Amerika-Linien.

Kølen til »Chrobry« blev lagt paa Nakskov Skibsværft den 10. August i Fjor. Stabelafsløbningen fandt Sted den 24. Februar i Aar, og den 21. Juli blev Skibet afleveret til Rederiet — Gdynia-America Shipping Lines, Ltd. »Chrobry«s Hoveddimensioner er: Længde 505 Fod, 10½ Tomme, Bredde 66,6, Sidehøjde 44,3, Brutto-Tonnage 11,442 og Netto-Tonnage 7106. Dødvægts-Tonnagen er 7200 Tons, og Lastrummene har en Kapacitet af 349,500 Kubikfod foruden 26,800 Kubikfod Kølelast. Der er Plads til en Brændseloliebeholdning paa 1540 Tons og en Ferskvandsbeholdning paa 1523 Tons.

Skibets Hovedmaskineri bestaar af 2 B. & W. 8-cylindre dobbeltvirkende 2 Takts-Motorer, der ved 135 Omdrejninger pr. Minut tilsammen udvikler 12,200 HK. Som Hjælpe-maskineri findes tre 6-cylindre, enkeltvirkende B. & W. 2 Takts-Motorer, hver koblet med en Dynamo paa 450 kw. Skibets Fart i lastet Tilstand er ca. 17 Knob.

Passager-Indretningen er fordelt i tre Klasser. Paa 1. Klasse er der Plads til 44 Passagerer i seks Luksus-Kabiner og 16 almindelige Kamre. Alle Kabinerne er indrettet

til to Passagerer. Hver enkelt Kammer paa 1. Klasse har sit eget Badeværelse og Toilet. 2. Klasse findes ikke paa Skibet, men 3. Klasse er usædvanlig smukt indrettet med Plads til 250 Passagerer, fordelt i 19 Kamre til to Personer og 53 Kamre til 4 Personer. Paa Emigrantklassen paa Mellemdækket er der Plads til 804 Rejsende i Sovesale med 12—20 Køjer.

Til 1. Klasse hører en rummelig Spisesalon, udført i poleret Sycamore-Træ og kunstnerisk udsmykket. 1. Klasse har endvidere en meget stor og smuk Selskabs-Salon, en Bar og en Skrivestue — alle forude i Dækshuset under Broen. Salonen har Vægge af forsolvet Træ. I Skrivestuen er Væggene beklædt med Gedeskind og i Baren med hvidt Linoleum og begge Steder dekoreret med Figurer af polske Malere.

Til de to Kølerum er Kølemaskineriet leveret af Akts. Thomas Ths. Sabroe & Co. Underlast Nr. 1 er særlig indrettet til Transport af Huder. Lastrummene betjenes af 16 Staalbomme med fra 5 til 30 Tons Løfteevne. Dækspil og Ankerspil er elektriske og leveret af Thomas B. Thrige.

Det nautiske Udstyr omfatter Gyrokompasser, Radiopejleapparat og Ekkolod.

Skibet er bygget til højeste Klasse i Lloyds Register og opfylder med Hensyn til Flydeevne, Brandslukningsmidler og andre Sikkerhedsforanstaltninger de strengeste Regler, der kan stilles.

### Rederiaktieselskabet »Britannia«

Rederiaktieselskabet »Britannia«, hvis Formaal er at drive Fragtfart og dermed beslægtet Virksomhed med Hensikts paa samtidig at uddanne unge Sømand til vordende Officerer i den danske Handelsmarine, er blevet anmeldt til Aktieselskabsregistret. Selskabet har Hovedkontor i Svendborg; dets Vedtægter er af 13. Maj 1939. Den tegnede Aktiekapital udgør 100.000 Kr., fordelt i Aktier paa 500 Kr. og 1000 Kr. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt, dels kontant, dels i andre Værdier. Hvert Aktiekøb paa 500 Kr. giver 1 Stemme. Aktierne lyder paa Ihændeboeren. Selskabets Stiftere er: Skibsreder A. E. Sørensen, Direktør J. K. Madsen, Grosserer Sophus Nielsen, alle af Svendborg. Bestyrelse: A. E. Sørensen, J. Madsen, Sophus Nielsen samt Direktør J. K. V. Folker, Svendborg. Korresponderende Reder: A. E. Sørensen.

### Nyt norsk Værft

Efter hvad »Norges Handels- og Sjøfartstidende« erfarer, arbejder Handels- og Finansministeriet med en Skibsværftsplan af stort Omfang.

Planen gaar, efter hvad Bladet har faaet oplyst, ud paa at anlægge en Fabrik for Skibsskrog i Nærheden af Oslo. Foreløbig synes man at ville koncentrere Virksomheden om Fabrikation af Skibe paa ca. 15.000 Tons. Ved udelukkende at fabrikere store Skibsskrog vil man ikke paa nogen Maade optræde i Konkurrence med andre norske Værfter. Det er nemlig Hensigten, at Skrogene skal leveres til andre norske Værksteder til Indretning, Bygning og Isætning af Maskineri og saa videre, saaledes at to Trediedele af Byggeprisen kommer disse Værksteder til gode. Det nye Anlæg, der anslaas til at kunne beskæftige ca. 500 Mand, vil ved Seriefabrikationer kunne levere et Skrog pr. Maaned, hvis Markedet kan aftage det.

Omkostningerne ved Anlægget af et Værft af denne Art vil antagelig blive mellem 5 og 6 Millioner Kroner og Aktiekapitalen tænkes ansat til mindst 1 Million, højst 3 Millioner.

### Stor Stabelafløbning i Odense

Paa Odense Staalskibsværft søsattes forleden en stor Tankbaand, der er bygget til Lloyds højeste Klasse for Tankskibe. Skibet fik Navnet »Qvatella«, og er paa 9150 Tons Dødvægt. Det er det engelske Rederi Anglo-Saxon Petrol Company, der skal have Skibet.

### Rudkøbing Havn

Paa et Byraadsmede i Rudkøbing fremlagdes Havnens Regnskab. Af Indtægterne nævnes: Havne- og Bropenge 138,402 Kr., Leje af Bygninger og Pladsleje m. m. 14,369 Kr. Ialt Indtægter: 153,353 Kr. mod budgetteret 136,677 Kr.

Af Udgifterne: Renter af Havnens Gæld 6,313 Kr., Administrationsudgifter 19,752 Kr., Vedligeholdelse, Anlæg m. v. 33,778 Kr., Renholdelse, Lys m. v. 10,778 Kr., ialt — med nogle yderligere mindre Poster — 99,343 Kr.

Overskudet bliver saaledes paa 54,010 Kr., mod budgetteret 17,780 Kr. Havnens Gæld andrager nu 139,981 Kr., Aktiverne 692,393 Kr.

### En kraftig Lækage

Den norske Fragtdamper »Bisp« grundstødte for nogle Dage siden ved Siglufjord ved Island; den kom flot igen, men Bunden var stærkt beskadiget. »Bisp« klarede sig ind til Akureyri, hvor der er foretaget en foreløbig Reparation, men til Trods for denne har Skibet endnu saa stærk Lækage, at hele Besætningen, undtagen Kaptajnen, nægtede at sejle med Skibet.

### Første »Kraft durch Freude«-Skib i København

Forleden kom det første »Kraft durch Freude«-Skib til København, nemlig den store Damper »Stuttgart«, der har været paa Krydstogt i Østersøen, og om Aftenen sejlede det tilbage til Swinemünde. Under en Reception om Bord blev der gjort nærmere Rede for hele K. D. F.-Institutionen, der siden sin Oprettelse i Slutningen af 1933 har befordret ca. 600.000 Passagerer ud paa Sørejser. Ialt ejer Institutionen 6 Skibe, fire ældre Baade, der er indkøbt af forskellige Rederier, »Stuttgart« saaledes af Norddeutscher Lloyd, og to Nybygninger. Det oplystes endvidere, at København i Sommer kan vente Besøg af flere K. D. F.-Skibe.

### Det tredje nye danske Ministrygerfartøj

Tirsdag søsattes det tredje nye danske Ministrygerfartøj »Søulven« fra Orlogsværftet. Kl. 12.35 satte det smukke Skib sig i Bevægelse, og medens Kommandør Ipsen udbragte et »Leve Søulven«, der blev kraftigt besvaret af den talrige Menneskemængde, gled Fartøjet ud.

### Rudkøbing Byraad vedtog Højbroen

I Rudkøbing Byraads Møde foretoges 2. Behandling af Brosagen. Borgmester Marinus Larsen forelagde ganske kort. Der fulgte en længere Debat, hvorunder Tandlæge

Kiilsgaard fremsatte Forslag om, at Byraadet gik ind for en Lavbro. Under den paafølgende Afstemning stemte 3 for Kiilsgaards Forslag, medens 8 stemte imod.

Borgmesteren fremsatte Forslag om, at man vedtog Højbroen, og for dette Forslag stemte 9 Medlemmer, nemlig de 8 Medlemmer i den socialdemokratiske Gruppe samt Formanden for Borgergruppen.

Det er saaledes afgjort baade i Svendborg og Rudkøbing, at Broen, der skal bygges, skal være en Højbro.

### Indkomne Skibe i Københavns Havn i Juni Maaned 1939

Nation	Antal	Ialt	
		N. R. T.	
Danske	1,938	423,899	
Svenske	383	94,816	
Norske	31	36,271	
Tyske	99	35,142	
Engelske	24	32,074	
Finske	40	29,929	
Russiske	1	218	
Hollandske	46	21,046	
Belgiske	2	4,254	
Lettlandske	4	4,559	
Estlandske	16	7,124	
Islandske	3	2,569	
Amerikanske	7	21,996	
Græske	1	2,490	
Italienske	1	3,795	
Polske	9	41,813	
Algierske	1	813	
Ialt	2,606	762,808	

### Dansk-Litauisk Cement-Selskab

Den litauiske Finansminister meddeler, at der forestaar Oprettelse af et Aktieselskab til at bygge den første litauiske Cementfabrik. Af Kapitalen tegner Regeringen 1,8 Mill. Lit, medens Højgaard & Schultz tegner 1,2 Mill. Lit.

Firmaet Højgaard & Schultz oplyser, at det paagældende Selskab endnu ikke er dannet, men man regner sikkert med, at Projektet bliver til Virkelighed. Der foretages i Øjeblikket Boringer paa det Sted, hvor Fabriken tænkes opført: Skirsnemune. Naar Selskabet er endeligt dannet, og Resultatet af Boringerne foreligger, vil der blive taget fat paa Cementfabrikens Opførelse, der menes at være tilendebragt saa belids, at Fabriken kan være i Drift i Foråret 1941. Den er projekteret til en Ydeevne af ca. 70.000 Tons Cement om Aaret eller ca. 200 Tons om Dagen.

### Ny Fiskerihavn

Jegindø Fiskerihavn, der haves i Entreprise af Firmaet Binderup-Hansen, Aarhus, ventes færdig til Indvielse den 29. ds. Arbejdet begyndte i Juli 1937 og skulde have været udført til Aflevering i Januar 1938. Kun Molerne var til den Tid bygget, medens Uddybningen ved uventede Forhindringer trak i Langdrag og først nu er blevet færdig. Havnebassinets Areal er 5400 Kvadratmeter og Dybden 8 Fod. Udgifterne andrager godt 115.000 Kr., hvoraf Staten har ydet et Tilskud paa 57.500 Kr. Den lokale Fiskeriflaade er paa ca. 50 Baade.

### Danzigs Skibsfart

De officielle Tal for Skibsfarten paa Danzig i indeværende Aars første fem Maaneder viser en betydelig Stigning i Sammenligning med samme Periode i 1938. Stigningen er endog relativt større end for Gdynias Vedkommende. I det nævnte Tidsrum i 1939 var Antallet af udgaaede Skibe over 2600 mod 2359 Skibe i Januar—Maj 1938. Den indladede Varemengde udgjorde 2,828,000 Tons mod 2,150,000 Tons i 1938. I Juni udgjorde den fra Danzig afskibede Varemengde 694,549 Tons mod 596,129 Tons i Juni 1938. Til Sammenligning anføres, at der i Juni fra Gdynia afskibedes en Varemengde paa 978,082 Tons.

### Svenske Nybygninger ved Aalborg Værft

Broström-Koncernen i Göteborg har bestilt to Lastmotor-skibe ved Aalborg Værft. De to Skibe bliver hver paa 2800 Tons Dødvægt og skal have en Fart af 13—14 Knob.

### Krigsrisiko-Forsikring

I Underhusets Møde forleden forelagde Handelsminister Stanley et Lovforslag om Krigsrisikoforsikring, hvis Formaal bl. a. er at bemyndige Handelsministeriet til i Krigstilfælde at paatage sig Forsikring af Skibe og til at betale Erstatning i Krigstid for Gods, der er tabt eller beskadiget under Transit. Forslaget vedtoges ved 1. Behandling.

### Kalvebod-Dæmningen

Fristen er nu udløbet for Indsendelse af Tilbud paa Udførelsen af det første Afsnit af Kalvebod-Dæmningen, nemlig den nordligste 1.9 km lange Dæmning — der skal bygges fra Slusedæmningen mod Syd — og Uddybningen

af Sejllobet paa Strækningen. Uddybningen foregaar her langs med det eksisterende Sejlløb og Arbejdet skal her udføres paa særlig Maade; derfor har man udskilt dette Arbejde i en særlig Entreprise.

Der var indkommet 11 Tilbud; det billigste var fra Saabye & Lerche og lyder paa 1,580,000 Kr., det næstbilligste var fra N. C. Monberg, hvis Pris var 1,625,000 Kr. Det dyreste Tilbud, der forudsatte en Udtørring, lød paa 1.9 Mill. Kr.

Alle de indkomne Tilbud har taget Forbehold med Hensyn til Stigning i Arbejdsløn og Materialepriser. Tilbudene skal nu gennemgaaes i Vanddirektoratet, hvorefter der sker Indstilling til Trafikministeren, der træffer den endelige Afgørelse.

Men der kan næppe være Tvivl om, at Saabye & Lerche faar Arbejdet. Dette skal sættes i Gang straks, naar Kontrakten er i Orden.

#### Skibssammenstød

Den finske Skonnert »Maj« af Mariehamn, paa Rejse fra Aalborg til Vardö, blev ved Dragør paasejlet af en ukendt finsk Damper. »Maj« mistede Klyverbommen. Dampere fortsatte sin Rejse.

Skonnerten gik til Ankers, og dens Kaptajn tog ind til København for overfor den finske Konsul at aflægge Beretning om det skele.

#### Hvedepriserne

De laveste Hvedepriser siden 1592 blev forleden noteret paa Liverpool-Markedet. Paa et vist Tidspunkt kunde 100 engelske Pund Hvedemel ikke indbringe mere end 3 sh. 7<sup>7</sup>/<sub>8</sub> d. Den næstlaveste Pris i disse næsten 350 Aar blev noteret under Finanskrisen i 1931; den var den Gang 3 sh. 8d.

Grunden til det voldsomme Fald i Hvedepriserne er de uhyre Hvedelagre, som endnu er til Rest efter sidste Aars Høst. Man vurderer disse Lagre til at omfatte 3—4 Maan-

neders Verdensforbrug nu paa et Tidspunkt, hvor den nye Høst er ved at komme i Handelen. Situationen vilde bedre sig, hvis der var Udsigt til ringe Høst i Aar, men dette synes ikke at være Tilfældet. Saaledes anslaaes Udbyttet af den canadiske Hvedehøst at ville ligge henved 25 pCt. over Gennemsnitsudbyttet, og Argentina ventes at møde frem med Rekordhøst.

I denne Forbindelse nævnes, at den internationale Hvedekonferencens forberedende Komité har afholdt Møde i London i sidste Uge. Denne Komité, hvori 10 Lande er repræsenteret, har af Plenarkonferencen faaet overdraget den Opgave at drøfte Muligheden af at indkalde Plenarkonferencen i en nær Fremtid til at drøfte denne Sæsons Høst.

#### 90 Aar

Fhv. Maskinmester *Emil Frederik Sørensen*, Kongens Lyngby, fylder den 2. August 90 Aar og er saaledes formodentlig Danmarks ældste Maskinmester.

E. F. Sørensen lærte i sin Tid hos B. & W. paa Christianshavn og sejlede i over 30 Aar med A/S »Danmark«s Skibe. Han gik i Land i 1906 og arbejdede derefter hos B. og W. og sidst paa Flydedokken, hvor han holdt op, da han fyldte 75 Aar.

#### 80 Aar

En kendt Svendborger, pensioneret Kaptajn i Fyrvesænet *I. C. Jensen* fyldte Tirsdag 80 Aar. Efter at have været paa Marinens Reserveløjtnantskole i 1882 sejlede *I. C. Jensen* som Skibsfører med Skonnerten »Augusta« af Rørvig, indtil han i 1890 indtraadte i Fyrvesænets Tjeneste, hvor han arbejdede i 39 Aar.

#### 50 Aar

Den 24. Juli fyldte Kaptajn *Erik Jørgensen*, Fører af Motorskibet »Inge«, 50 Aar. Kaptajn Jørgensen er bosteddende paa Thuro.

## POSITIONSLISTE PR. 26. JULI 1939

### A

s.s. *Aalborg* afg. Gdynia 24.7.  
s.s. *Aarø*, Hansen, ank. Sagua 17.7.  
s.s. *Aase* afg. Casa Blanca 10.7. til Tangir.  
m.s. *Aase Mærsk* ank. Singapore 20.7.  
s.s. *Absalon* afg. Fredericia 19.7.  
m.s. *African Reffer* ank. Esbjerg 15.7.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Tsingtao 25.7. eil Shanghai hjg.  
s.s. *Agnete* ank. Bordeaux 15.7.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Norfolk 10.7.  
s.s. *Alabama* afg. Santos 17.7. til Madeira.  
s.s. *Alf* afg. Tyne 19.7. til Kbhvn.  
s.s. *Alfa* ank. Cherbourg 16.7.  
s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 20.7. til Algier.  
s.s. *Algier* ank. Catania 25.7.  
m.s. *Almena* afg. Alexandria 12.7. til Jaffa.  
s.s. *Allsund*, Hansen, ank. Fagervik (Sundsvall) 24.7.  
m.s. *American Reefer* pass. Dungeness 17.7.  
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Kbhvn. 14.7.  
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Rouen 21.7.  
s.s. *Anna* ank. Antwerpen 16.7.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. Panama 21.7.  
m.s. *Annam*, Borch, ank. Kotka 23.7. udg.  
s.s. *Anne* ank. London 11.7.  
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 25.7. til Kambo.  
m.s. *Arizona* afg. Odense 30.6. til River Plate.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Newcastle on Tyne 20.7.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark pass. 50 Gr. N. — 171 Gr. W. 18.7. p. R. t. Briannia Beach.  
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Port Said 22.7. til London hjg.  
s.s. *Aslaug* ank. Helsingør 12.7.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Oakland Calif 20.7.  
s.s. *Astra* pass. Pentland Firth 17.7. p. R. t. Gdynia.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Gdynia 23.7.  
m.s. *Australian Reefer* ank. Rio de Janeiro 21.6.  
m.s. *Australian*, Rasmussen, ank. Tientsin 28.6. udg.  
s.s. *Avance* ank. Jacobstad 16.7.

### B

s.s. *Belgien* ank. Aalborg i Dok.  
m.s. *Bente Mærsk* ank. Orange, Texas 21.7.  
s.s. *Bergenshus* ank. Stettin 25.7.  
s.s. *Bertha* pass. Dunnet Head 17.7. p. R. t. Struer.  
s.s. *Bes* pass. Pentland Firth 20.7.  
s.s. *Betta* afg. Kotka 18.7.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Newcastle on Tyne 3.7.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Barry 24.7.  
s.s. *Birgitte* afg. Danzig 12.7. til Leningrad.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, ank. Gdynia 22.7.  
m.s. *Bonita*, Farup, pass. Cape Bon 24.7.  
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Hamburg 25.7. hjg.

m.s. *Bornholm*, Jørgensen, ank. Santos 24.7.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 23.7. til Rouen.  
s.s. *Brasilien* afg. Buenos Aires 3.7. til Madeira.  
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Fayal 16.7.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Tyne 9.7.  
s.s. *Britta* afg. Cardiff 17.7.  
s.s. *Broholm* ank. Jaffa 24.7.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 53, 33 Gr. N., 39, 25 Gr. W. 23.7. p. R. t. Gdynia.  
s.s. *Brynhild* afg. Madeira 15.7. til Aalborg.

### C

m.s. *California* afg. Oslo 6.7. til River Plate.  
m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Corvo 21.7. p. R. t. St. Thomas udg.  
m.s. *Canadian Reefer* pass. Æquator 11.7.  
s.s. *Carmen* ank. Menours 17.7.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Hamburg 4.7.  
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 23.7.  
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Suva 17.7.  
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Yapiland 25.7. p. R. t. Dairen udg.  
m.s. *Chilean Reefer* ank. Rio de Janeiro 2.7.  
m.s. *Chr. Holm* afg. Fawley 26.7.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Nova Scotia 17.7.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Port Tampa 17.7. til Sorel.  
s.s. *Christiansborg* afg. Lewisport 23.7.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Oslo 22.7.  
s.s. *Clara*, Jensen, ank. Villa Garcia 23.7.  
s.s. *Clara Clausen* ank. Kolding 18.7. til Lübeck.  
m.s. *Columbia*, Broner, afg. Trinidad 21.7.  
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Bayonne 21.7.  
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Charleston 22.7.

### D

s.s. *Dagmar* pass. Helsingør 16.7.  
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 24.7.  
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 18.7. til Norrköping.  
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Antwerp 21.7.  
m.s. *Danmark* ventes til Nyborg 28.7.  
m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Kobe 15.7. til Penang hjg.  
s.s. *Delaware* afg. Aalborg 19.7. til Florida.

### E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Hamburg 18.7. til Brasilien.  
s.s. *Ebro* afg. Tanger 24.7. til Nemour.  
s.s. *Edv. Nissen* afg. Ostende 19.7. til Gambia.  
s.s. *Effe Mærsk* afg. Danzig 13.7.  
s.s. *Egholm* afg. Lissabon 22.7. til Kbhvn.  
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Rotterdam 17.7.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Tuxham 18.7.  
s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Mobile 24.7.  
s.s. *Elisabeth* ank. Haukipudas 17.7.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Safi 21.7.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25.7.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,50	AMSTERDAM.....	256,30
BERLIN.....	192,15	STOCKHOLM.....	115,80
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,45	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,25	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,35	WARSAWA.....	90,50

s.s. *Ellen* pass. Lizard 18.7.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Ipswich 14.7.  
 s.s. *Else* afg. Göteborg 18.7.  
 s.s. *Emanuel* afg. Sydney, N.S. 14.7. til Liverpool.  
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. St. Johns, Nfl. 17.7.  
 m.s. *Emma Mærsk* ank. Nvnåshamn 22.7.  
 s.s. *Energi* forv. ank. Bay Roberts, New Foundland 25.7.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Rotterdam 22.7. til Oslo.  
 s.s. *Enigheden* oplagt.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Antilla 15.7.  
 s.s. *Erindring* oplagt.  
 s.s. *Erna* ank. Santa Pola 15.7.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Vancouver 25.7. udg.  
 m.l. *Eso Copenhagen* afg. Nyborg 24.7.  
 s.s. *Ester* ank. Lissabon 18.7.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, ank. Swansea 16.7.  
 s.s. *Estrid* i Helsingør.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. London 24.7. hjg.

## F

m.sk. *Fano* afg. Grimsby 17.7.  
 s.s. *Finland* afg. Gdynia 19.7.  
 m.s. *Fionia*, Kondrup, afg. Suez 24.7. til Aden udg.  
 s.s. *Flynderborg* pass. Hanstholm 22.7.  
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 19.7. til Rouen.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Mogador 23.7.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Onega 12.7.  
 s.s. *Freya* ank. Flushing 8.7.  
 s.s. *Frida* afg. Cristobal 18.7.  
 s.s. *Frode* afg. Houston 18.7. til Norfolk.  
 s.s. *Fylla* ank. Gdynia 16.7.

## G

s.s. *Georgia* afg. Madeira 21.7. til Lissabon.  
 s.s. *Gerd* pass. Lödingen 4.7. p. R. t. Onega.  
 s.s. *Gerda* pass. Dover 16.7.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. Kaolack 20.7.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Shanghai 19.7.  
 s.s. *Gorm* afg. Aalborg 5.7. til Norfolk.  
 s.s. *Grete* ank. Wiborg 16.7.  
 s.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 3.7.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Haukipudas 15.7.  
 s.s. *Gudrun* afg. Danzig 15.7. til Råfsö.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Alexandria 17.7.  
 s.s. *Gunhild* ank. Koivisto 18.7.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Aalborg 21.7.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 1.7. til Bangkok.  
 s.s. *Gyda* pass. Skagen vestg. 18.7.

## H

ss. *H. H. Petersen* afg. Archangel 20.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Danzig 23.7. til Dieppe.  
 s.s. *Halfdan* ank. Middelfart 24.7.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Thorshavn 20.7.  
 s.s. *Hanne* ank. Svendborg 13.7.  
 s.s. *Hans* afg. Kbhvn. 25.7. til Rønne.  
 s.s. *Hans Broge* pass. Skagen 16.7. p. R. t. Nice.  
 s.s. *Hans Mærsk* pass. Belle Isle 20.7.  
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 24.7. til Aalborg og Nørresundby.  
 s.s. *Harriet* afg. Trepani 15.7.  
 s.s. *Helene* afg. Erith Buoy 17.7.  
 s.s. *Helga* afg. Cristobal 8.7.  
 m.s. *Helvig* afg. London 18.7. til Philadelphia.  
 s.s. *Henry Tegner* ank. Rostock 17.7.  
 m.s. *Herdis* ank. Port de Bouc 6.7.  
 s.s. *Hilde* ank. Grangemouth 20.7.  
 s.s. *Hindholm* forv. afg. Manchester 26.7. til Liverpool og Swansea.  
 s.s. *Holland* ank. London 19.7.  
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 24.7.  
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Manila 17.7.

## I

m.s. *India*, Krarup, ank. Singapore 24.7. udg.  
 s.s. *Inga*, Holm, ank. Bordeaux 8.7.  
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Hull 17.7. til Immingham.  
 s.s. *Inger* ank. Danzig 16.7.  
 s.s. *Inger Toft* afg. Panderma 19.7.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Granville 22.7.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Constanza 22.7.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Hull 23.7.  
 s.s. *Ivar* afg. New York 15.7. til Newport News.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 24.7.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. London 21.7.  
 m.s. *Jane Mærsk* pass. Miami 9.7.  
 m.s. *Japos* pass. Hammeren 21.7.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, afg. Hamburg 25.7. til Aarhus hjg.  
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 17.7.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Billingham 22.7.  
 s.s. *Johanne* afg. Gdynia 18.7.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Frederikshavn 20.7.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 26.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* ank. Esbjerg 12.7.  
 s.s. *Juliane* i Gdynia.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Singapore 25.7. til Malacca hjg.  
 s.s. *Jutta* ank. Liverpool 17.7.  
 s.s. *Jytte* afg. Blyth 19.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Jægersborg* ank. Kbhvn. 21.7.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. New York 21.7. til St. Thomas.  
 s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. Amsterdam 11.7.  
 s.s. *Karen* ank. Königsberg 16.7.  
 s.s. *Karen Toft* afg. Aalborg 11.7.  
 s.s. *Karla* afg. Manchester 15.7.  
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 24.7.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Liverpool 20.7.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Riga 17.7. til London.  
 s.s. *Kentucky* afg. Kbhvn. 25.7. til Gdynia.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 7.7.  
 s.s. *Kirsten* ank. Uuras 11.7.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. London 17.7.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, ank. Danzig 21.7.  
 s.s. *Knud* ank. Kbhvn. 24.7.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco og Puerto Armuellas.  
 s.s. *Knud Villemoes* i København.  
 s.s. *Knut* ank. Ivigtut 18.7.  
 s.s. *Kongea* afg. London 18.7. til Holbæk.

## L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 13.7.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, afg. Aden 21.7. til Suez hjg.  
 s.s. *Lars Kruse* ank. Rochefort 8.7.  
 s.s. *Laura* afg. Cartagena 17.7.  
 m.s. *Laura Mærsk* afg. Panama 17.7.  
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Charleston 20.7.  
 m.s. *Lexa Mærsk* afg. Los Angeles 11.7.  
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Alexandrin 20.7.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Sydney 16.7.  
 m.s. *Lilleaa* ank. Garston 19.7.  
 s.s. *Lilleborg* afg. Antwerpen 22.7.  
 s.s. *Lillian* afg. Casablanca 15.7.  
 s.s. *Lily* ank. Granton 16.7.  
 s.s. *Linda* ank. Bilbao 16.7.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 20.7. til Leningrad.  
 s.s. *Lotta* ank. Rouen 18.7.  
 s.s. *Lotte* ank. Dakar 7.7.  
 m.s. *Louisiana* ank. Rosario 19.7.  
 m.s. *Lundby* forv. afg. Columbia River 25.7. til Taku Bar.  
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 15.7.

## M

s.s. *Magnus* forv. afg. 25.7. til Talinn og Riga.  
 s.s. *Maja* pass. Skagen 18.7.  
 m.s. *Malaya*, Kragelund, pass. Gibraltar 25.7. p. R. t. Genoa udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Kbhvn. 21.7.  
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Shanghai 22.7.  
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Cardenas 21.7. til Baltimore.  
 s.s. *Margrete* ank. Uuras 17.7.  
 s.s. *Margrethe* ank. London 25.7.  
 s.s. *Maria* ank. Aalborg Værft 6.7.  
 s.s. *Marianne* pass. Dover 17.7. p. R. t. Newport.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 3.7.  
 s.s. *Marie Toft* afg. Dakar 20.7.  
 s.s. *Marit Mærsk* ank. Hamburg 20.7.  
 s.s. *Marna* afg. Habana 14.7.  
 m.s. *Marocco* i Dok i Helsingør 22.7.—4.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, ank. Danzig 22.7.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Kutdlisak 16.7.  
 s.s. *Marx* ank. Boston (Linc) 13.7.  
 s.s. *Maryland* afg. Buenos Aires 20.7. til Santos.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. London 20.7.  
 m.s. *Meonia*, Frederiksen, afg. Singapore 23.7. til Bangkok udg.  
 s.s. *Mercur* afg. Blyth 19.7. til Kemi.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Manila 20.7. til Hongkong.  
 s.s. *Minsk* forv. ank. Antwerpen 25.7.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, afg. Danzig 21.7. til Rouen.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Merford 23.7. til La Pallice.  
 s.s. *Najaden* afg. Kemi 14.7., ank. Helsingør 18.7.  
 s.s. *Nancy* afg. Cardiff 17.7.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filltalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS



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

s.s. *Nerma* ank. Rotterdam 15.7.  
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 22.7. til River Plate.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Philadelphia 12.7.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Boston 19.7.  
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Kbhvn. 21.7.  
 s.s. *Niobe* afg. Haikipudas 17.7.  
 s.s. *Norco* ank. Svendborg 15.7.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Duala 23.7.  
 m.s. *Nordbo* afg. Seattle 13.7. til Yokohama.  
 s.s. *Nordborg* pass. Finisterre 23.7.  
 s.s. *Nordby* ank. Fredericia 19.7.  
 m.s. *Norden* afg. Balboa 8.7. til Kobe.  
 m.s. *Nordfærø* ank. Buenos Ayres 14.7.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Havana 8.7.  
 m.s. *Nordhval* afg. Cristobal 7.7. til England.  
 m.s. *Nordkap* afg. Rio Janeiro 10.7. til New York.  
 s.s. *Nordlys* afg. Louisburg 14.7. til Land's End.  
 m.s. *Nordpol* ank. Columbia R. 15.7.  
 m.s. *Nordvest* afg. Bellingham 12.7. til Yokohama.

## O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 25.7.  
 s.s. *Olga* pass. Helsingør 19.7.  
 m.s. *Olga S.* afg. Alexandria 19.7. til Haifa.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Casablanca 19.7.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Trinidad 20.7.  
 m.s. *Oregon* afg. Buenos Aires 8.7. til Bergen.  
 s.s. *Orion* pass. Helsingør 19.7.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Kbhvn. 20.7. til Leningrad.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Bahia 19.7.  
 s.s. *Ove Toft* afg. South Melton 18.7.

## P

s.s. *P. N. Damm* pass. Dunnet Head 14.7. p. R. t. New York.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Shanghai 24.7. til Yokohama udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. London 20.7.  
 s.s. *Paula* ank. Pillau 17.7.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Manila 25.7. til Saigon hjg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco-Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 11.7.  
 s.s. *Polly* ank. Uuras 16.7.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Tyne Dock 15.7.

## R

m.s. *Ragnhild* afg. New York 17.7. til Philadelphia.  
 s.s. *Randa* ank. Dover 18.7.  
 s.s. *Riga* afg. Rouen 22.7.  
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 19.7.  
 s.s. *Rikke* afg. Gdynia 11.7. til Leningrad.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Southampton 20.7.  
 s.s. *Robert* ank. Lemvig 13.7.  
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Soerabaya 20.7.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Garston 15.7.  
 m.sk. *Romo* pass. Feirisland 17.7.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 25.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Sally Mærsk* ank. Sele 19.7.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. La Rochelle.  
 s.s. *Scandia*, Lorensen, ank. Bayonne 22.7.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Danzig 22.7. til Antwerp.  
 s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 25.7. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Picton Landing 14.7.  
 m.s. *Selanda*, Væring, ank. Hamburg 23.7. udg.  
 s.s. *Selma* afg. Kaolack 18.7.  
 s.s. *Sessa* afg. New York 14.7.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Sydney 22.7. udg.  
 s.s. *Sicilien* afg. Mersin 18.7. til Lissabon.  
 s.s. *Sigrid* ank. Flushing 14.7.

s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 25.7. til Aarhus og Middelfart.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Tyne 25.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Mariager 23.7.  
 s.s. *Skagen* ank. Dunbal Wharf 16.7.  
 s.s. *Skagerak* ank. Aabo 15.7.  
 s.s. *Skandia* ank. Nyborg 24.7.  
 s.s. *Skjold* afg. Nantes 24.7. til Bordeaux.  
 s.s. *Skodsborg* afg. London 23.7.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 25.7. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Manila 22.7.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Swansea 15.7.  
 s.s. *Sophie* ank. Stansgate 13.7.  
 s.s. *Stadion II* forv. afg. 25.7. til Randers og Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Land's End 20.7. p. R. t. Fort de France.  
 s.s. *Stella* afg. Kotka 17.7.  
 m.s. *Stensby* afg. St. Thomas 21.6. til Trinidad.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 19.7.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Boston 19.7.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bordeaux 12.7.  
 s.s. *Svanhild* afg. New York 15.7. til Oslo.  
 s.s. *Svanholm* afg. Newcastle-on-Tyne 26.7. til Methil.  
 s.s. *Suava* forv. afg. Antwerpen 25.7. til Kbhvn., Middelfart og Odense.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Leningrad 12.7.  
 s.s. *Søborg* afg. Gdynia 24.7.

## T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 25.7. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Shanghai 22.7.  
 s.s. *Tanja* ank. Palma de Mallorca 17.7.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. San Pedro 24.7.  
 s.s. *Teddy* afg. Gdynia 24.7. til Cherbourg.  
 s.s. *Tekla* ank. Flushing 15.7.  
 s.s. *Tennessee* ank. Santos 19.7.  
 s.s. *Texas* ank. New Orleans 20.7.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Ipswich 18.7.  
 s.s. *Tomsk* i Dok i Frederikshavn.  
 s.s. *Tonny* oplagt.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Greenock 25.7.  
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 18.7.  
 s.s. *Trio* afg. Aberdeen 24.7. til Methil.  
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 25.7.  
 s.s. *Tula* afg. Kbhvn. 24.7. til Antwerpen.  
 m.s. *Tunis* i Dok i Frederikshavn 24.7.—29.7.  
 m.s. *Tureby* ank. New York 23.7.

## U

s.s. *Uffe* afg. Swansea 25.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulla* afg. Sydney 11.7.  
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Ivigtut 11.7.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Seattle 13.7.

## V

s.s. *Valborg* afg. Swansea 20.7. til Landskrona.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 21.7. til Boulogne s. M.  
 s.s. *Venus* afg. Puerto Tarafa 18.7. til Philadelphia.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Helsingør 21.7.  
 s.s. *Viborg* ank. Rotterdam 23.7.  
 s.s. *Viola* ank. Preston 15.7.  
 s.s. *Virginia* afg. Bahia 17.7. til Madeira.  
 s.s. *Vistula* forv. afg. Hamburg 25.7. til Aarhus og Aalborg.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco-Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Adelaide 22.7.  
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Tyne 15.7. til Ivigtut.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 20.7. til Rouen.

## Y

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Onega 21.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**M·B·COHN**TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR. 1  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Waaseberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2863

R A N D E R S

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491BFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
H. C. BORCH  
KØBENHAVN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Manje Grøn Patentmaling til udenbords BrugRepræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldebodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 26. Juli 1939.

Nr. 30.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

2199. Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Trelleborgs ränna Nr. 2. Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 29/1999. Stockholm 1939.)  
Fyret *Trelleborgs ränna Nr. 2* paa c.  $55^{\circ} 21',_{11}$  N.  $13^{\circ} 09',_{12}$  E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Samtidig er Lysstyrken betydelig forøget. Iøvrigt uforandret.
2200. (T). Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna. Fartbestemmelser.  
(U. f. s. Nr. 27/1855. Stockholm 1939.)  
Paa Grund af Opførelsen af Fyr paa nedennævnte Pladser:  
*Osvallsgrundet* paa c.  $56^{\circ} 40',_{32}$  N.  $16^{\circ} 23',_{52}$  E.  
*Huvudet* — c.  $56^{\circ} 40',_{03}$  N.  $16^{\circ} 23',_{30}$  E.  
*Omböjningen* — c.  $56^{\circ} 39',_{63}$  N.  $16^{\circ} 23',_{09}$  E.  
maa maskindrevne Skibe i Maanederne Juli—Oktober d. A. ikke passere ovennævnte Pladser med højere Fart end 3 Knob.
2201. (T). Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Indløbet til Mönsterås. Stenkiste med Fyr raseret. Stage midlertidig udlagt.  
(U. f. s. Nr. 29/1998. Stockholm 1939.)  
Stenkisten med *Ekholsgrundets* Fyr paa  $57^{\circ} 01',_{78}$  N.  $16^{\circ} 28',_{90}$  E. ved S.-Siden af Indløbet til *Mönsterås* er bleven paasejlet og raseret. En Stage er midlertidig udlagt ved Stenkisten.
2202. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Skutskärs inlopp. Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 29/1997. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Skutskärs inlopp* er atter udlagt paa Station paa c.  $60^{\circ} 39',_{14}$  N.  $17^{\circ} 24',_{0}$  E.  
(E. f. S. Nr. 2/110 1939.)
2203. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Lystønde udlagt.  
(U. f. s. Nr. 29/1996. Stockholm 1939.)  
En sort Lystønde med hvidt Bælte, *Lövgrundis rabbar*, som viser hvidt Et-Blink hver 30<sup>s</sup>, Blink 3<sup>s</sup>, Mørke 27<sup>s</sup>, er udlagt paa  $60^{\circ} 49',_{70}$  N.  $17^{\circ} 35',_{50}$  E. Synsvidde: 8 Sm. Brændetid: 15. Juli—1. December.

2204. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 29/2048. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Västra Banken* paa c.  $60^{\circ} 53',_8$  N.  $17^{\circ} 55',_8$  E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, som paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyr- og Taagesignal-Karakterer er uforandrede. Fyrskibet har Radiostation.  
(E. f. S. Nr. 27/1975 1939.)
2205. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 29/1995. Stockholm 1939.)  
Lystønderne *Östra Finngrundsbanken* paa c.  $60^{\circ} 54',_8$  N.  $18^{\circ} 27',_3$  E. og *Västra Finngrundsbanken* paa c.  $60^{\circ} 59',_2$  N.  $18^{\circ} 03',_2$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 3/178 1939.)
2206. Sverige. Bottniske Bugt. Storgundet Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 29/1994. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Storgundet* er atter udlagt paa Station paa c.  $61^{\circ} 10',_0$  N.  $17^{\circ} 24',_0$  E.  
(E. f. S. Nr. 51/3618 1938.)
2207. Sverige. Bottniske Bugt. Germandö Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 29/1992. Stockholm 1939.)  
Det hvide og røde, faste Lys S.-efter i *Germandö* Fyr paa c.  $65^{\circ} 26',_1$  N.  $22^{\circ} 14',_5$  E. er forandret til hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser c. hver  $12^s$ , Lys c.  $10^s$ , Mørke c.  $2^s$ . Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 25/1841 1939.)
2208. (T). Finland. Finske Bugt. Jussarö—Utö. Midlertidige Fyr tændes. Advarsel.  
(U. f. s. Nr. 20/665. Helsingfors 1939.)  
I August Maaned d. A. brænder mellem *Jussarö* paa c.  $59^{\circ} 47',_4$  N.  $23^{\circ} 33',_2$  E. og *Utö* paa c.  $59^{\circ} 47',_0$  N.  $21^{\circ} 22',_1$  E. en Del midlertidige Fyr.  
Man advares mod at forveksle disse Fyr med de officielle.
2209. Finland. Helsingfors Havneomraade. Dybde i Løb formindsket.  
(U. f. s. Nr. 19/626. Helsingfors 1939.)  
Dybden i Løbet mellem *Lehtisaari (Lövvö)* og *Kaskisaari (Sveljeholm)* er formindsket fra  $1,8$  m til  $1,2$  m.  
c.  $60^{\circ} 10',_4$  N.  $24^{\circ} 51',_6$  E.
2210. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 20/649. Helsingfors 1939.)  
Lystønderne *Mustikamaa* paa  $60^{\circ} 10' 51''$  N.  $24^{\circ} 58' 59''$  E. og *Pihlajasaari* paa  $60^{\circ} 08' 30''$  N.  $24^{\circ} 55' 59''$  E. er genudlagt paa Station.
2211. (T). Finland. Finske Bugt. Ruuskeri (Rödsjär) Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 20/648. Helsingfors 1939.)  
Taagesignalet ved *Ruuskeri (Rödsjär)* Fyr paa c.  $59^{\circ} 58'$  N.  $26^{\circ} 41'$  E. er ude af Virksomhed indtil 15. August d. A.
2212. (T). Letland. Riga Bugt. Kolkasrags Fyr. Oplysning om Taagesignal.  
(N. t. M. Nr. 8/18. Riga 1939.)  
Taagesirenen ved *Kolkasrags* Fyr paa c.  $57^{\circ} 48',_2$  N.  $22^{\circ} 38',_0$  E. er ude af Virksomhed indtil den 10. August d. A. Indtil Taagesirenen atter træder i Virksomhed, afgives Taagesignal med Klokke, Tre-Slag hver  $1^m$ .
2213. Letland W.-Kyst. Liepaja N. Vrag fjernet.  
(N. t. M. Nr. 8/19. Riga 1939.)  
Vraget af *Baltabor*, der laa sunket paa c.  $56^{\circ} 34',_8$  N.  $20^{\circ} 57',_6$  E., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.  
(E. f. S. Nr. 11/782 1939.)



2251. **Brasilien S.-Kyst. Pirabura Fyr. Lysvinkel forandret.**  
(A. a. N. Nr. XII/57. Rio de Janeiro 1939.)  
*Pirabura Fyr* paa c. 23° 57' S. 45° 14' W. er nu synligt i Pejlinger fra 185° til 20°.
2252. **Chile. Seno Reloncavi. Puerto Montt. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1529. London 1939.)  
Tønden paa c. 41° 29' S. 72° 57' W., c. 0,65 Sm 216° fra Kirken nær Inderenden af Pieren, er ombyttet med en rød- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2253. **Spanien E.-Kyst. Puerto de Aguilas. Forskellige Oplysninger.**  
(A. a. l. N. Nr. 13/330. San Fernando 1939.)  
Yderenden af Bølgebryderen er ødelagt. For at undgaa de der liggende Stene maa man for ind- og udgaende holde sig mindst 50 m N. og E. for Bølgebryderen.  
Det farlige Omraade er afmærket med 3 Trætønder og om Natten af et rødt, fast Fyr paa en Pæl.  
c. 37° 23',7 N. 1° 34',5 W.
2254. **(T). Spanien E.-Kyst. Puerto de Gandia og Anduvning. Oplysning om Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 1523. London 1939.)  
Flere Vrag, der rager over Vandet, ligger sunket ved Kajerne i *Puerto de Gandia*.  
Et Vrag, hvis Master rager over Vandet, ligger omtrent i Midterløbet udfor Inderenden af Kulværftet.  
c. 39° 00' N. 0° 09' W.
2255. **Tyrkiet. Marmarahavet. Izmit Bugt. Vrag.**  
(A. a. N. Nr. 38. Istanbul 1939.)  
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 7,3 m, ligger sunket paa c. 40° 45',5 N. 29° 45',5 E., 0,37 Sm 222° fra *Izmit Klokketaarn*. En lille Tønde er udlagt tæt W. for Vraget.
2256. **Tunis. Gabes Ankerplads. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 1548. London 1939.)  
a. En Grund med 6,4 m Vand ligger 1,48 Sm 17½° fra *Gabes* hvide, faste Fyr.  
b. En Grund med 4,6 m Vand ligger 1,1 Sm 7° fra *Gabes* hvide, faste Fyr.  
c. 33° 55' N. 10° 07' E.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2257. **Røde Hav. Jidda Anduvning. Oplysning om Baaker.**  
(N. t. M. Nr. 1549. London 1939.)  
1. Baaken paa *Fellahiyat Reef* paa c. 21° 28' N. 39° 08' E. er forsvundet, kun Betonfundamentet er tilbage.  
2. Baaken paa *Gaham Reef* paa c. 21° 27' N. 39° 07' E. er malet hvid og forsynet med en sort Firkant med Ballon som Topbetegnelse.  
(E. f. S. Nr. 8/614 1939.)
2258. **(T). Bengalske Bugt. Puri. Fyr midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1536. London 1939.)  
*Puri* hvide Fyr med En-Formørkelsér paa c. 19° 48' N. 85° 50' E. er midlertidig erstattet med et hvidt, fast Fyr, der er anbragt paa en hvid Fyrpæl paa Strømslutningshuset. Flammens Højde: 21 m. Synsvide: 10 Sm.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2259. Annam. Kam Ranh Bugt. Grænse for forbudt Ankerplads forandret.

(N. t. M. Nr. 1566. London 1939.)

Den NE.-lige Grænse for den forbudte Ankerplads er forandret til en Linie fra *Mui Hon Lan* Fyr paa c.  $11^{\circ} 53' N.$   $109^{\circ} 12' E.$  i Retning  $309^{\circ}$  til *NE. Rock* og derfra i Retning  $150^{\circ}$  til Toppen af *Doigt*.

(E. f. S. Nr. 16/1210 1939.)

## Tillæg.

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

2260. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Parykhage. Forbaake ødelagt.

Forbaaken paa *Parykhage* paa  $54^{\circ} 47' 09'' N.$   $11^{\circ} 50' 42'' E.$  er splintret ved Lynnedslag. Vil snarest blive genopført.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2261. (T). Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Radiofyrt midlertidig ude af Virksomhed.

Radiofyret ombord i Fyrskibet *Gilleleje Flak N.* paa c.  $56^{\circ} 10' N.$   $12^{\circ} 18' E.$  er midlertidig ude af Virksomhed.

2262. Danmark. Kattegat. Isefjord. Somærke udlagt.

En hvid Stumtønde, *Ostergrund W.*, med 2 nedadvendte Koste er udlagt i c. 6 m Vand paa  $55^{\circ} 51' (12'') N.$   $11^{\circ} 52' (24'') E.$

(E. f. S. Nr. 27/1983 1939. Kort Nr. 116. Som.-Fort., Side 70, Nr. 1 A.)

2214. **Letland W.-Kyst. Liepaja Havn. Midterste Indløb. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 8/20. Riga 1939.)  
Det røde Fyr med Formørkelser paa S.-Enden af N.-lige Bølgebryder paa c. 56° 32',<sub>4</sub> N. 20° 57',<sub>9</sub> E. er nu synligt hele Horisonten rundt.
2215. **Polen. Heisternest. Fyr nedlagt.**  
(N. f. S. Nr. 29/2995. Berlin 1939.)  
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 54° 39' N. 18° 47' E. er permanent nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 19/1409 1939. Kort Nr. 181.)
2216. (T). **Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sassnitz. Fyret paa E.-Molen midlertidig delvis formørket.**  
(N. f. S. Nr. 29/3082. Berlin 1939.)  
Paa Grund af Byggearbejder ved E.-Molens Hoved vil Fyret paa Molen være delvis skjult af et Byggestillads for et Tidsrum af c. 4 Maaneder. Paa Toppen af Stilladset brænder en Lanterne med hvidt, fast Lys. Efter Byggearbejdernes Slutning fjernes Stillads og Lanterne uden nærmere Meddelelse.  
c. 54° 30' N. 13° 38' E.

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

2217. (T). **Danmark. Sundet. Kronborg Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**  
Paa Grund af Fornyelse af Maskinanlæg vil *Kronborg* Fyrs Taagesignal være ude af Funktion i 3—4 Dage i Slutningen af August d. A.  
Nærmere Meddelelse om den endelige Dato for Taagesignalets Standsning vil fremkomme senere.  
c. 56° 02' N. 12° 38' E.
2218. (T). **Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidigt spærret. Advarsel.**  
Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 23.—25. August d. A., begge Dage inklusive, i *Køge Bugt* m. v.  
Skydepladsen begrænses af *Sjællands* og *Amagers* Kyster samt af Meridianen gennem *Aflandshage* og Breddeparallellen gennem *Køge Sonakke*.  
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.  
Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.  
Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.  
Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.
2219. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Afmærkning midlertidig flyttet.**  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/2038 1939 meddeles, at den E.-ligste hvide Stage med Halmvisk samt de to W.-ligste hvide Stager med Halmvisk midlertidig er flyttet N. efter uden for Tilsandingerne.  
c. 55° 07' N. 12° 14',<sub>5</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 27/2038 1939.)

2220. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.  
Broen over *Ulvsund* bliver opført i en Linie, der fra *Mon* udgaar c. 300 m W. for *Koster Færgehavn* og fører til et Punkt paa *Sjællandssiden* c. 600 m W. for *Kulvehave Havn*.

Dæmningen paa *Mønsiden* er nu ført 200 m ud fra Kysten, og i Fortsættelse af Dæmningen gaar en Pælebro ud til 4 m Vanddybde. c. 300 m fra Kysten opføres et Blandeanlæg paa Pæleværk. Senere bygges et lignende Anlæg c. 600 m fra *Sjællandskysten*. Enden af Pælebroen samt Blandeanlæggene vil være afmærkede med klare Lanterner.

Der vil blive arbejdet med forskelligt flydende Materiel, og dette vil, naar det ligger i Sejløbet, være afmærket Dag og Nat i Henhold til „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ § 5. (Se Havnelods, Side 5).

c. 54° 59',<sub>3</sub> N. 12° 10',<sub>1</sub> E.

(E. f. S. Nr. 23/1781 1939. Kort Nr. 161, 187, 126 og 180. Danske Lods, Side 529. Havnelods Side 103 og 113.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2221. (T). Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydeøvelser. Advarsel.

Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der i August og September d. A. blive afholdt Skarpskydningsøvelser ud over Søen i Skydeterrænet paa *Melby Overdrev* paa følgende Dage og Klokkelæt:

Den 7.—9. August.....	fra Kl.	0800—1600
— 10. August.....	- -	0800—1500
— 11.—12. og 14.—15. August.....	- -	0800—1600
— 16.—19. og 21. August.....	- -	0800—1600
— 22. August.....	- -	0800—1500
— 23.—25. August.....	- -	0800—1600
— 26. August.....	- -	0800—1500
— 28. August—2. September.....	- -	0800—1600
— 4.—6. September.....	- -	0800—1600
— 7. September.....	- -	0800—1500
— 8.—9. og 11.—12. September.....	- -	0800—1600
— 13.—18. September.....	- -	0800—1600

I ovennævnte Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen fra *Tangvejens Skæring* med Kystrevlen c. 2300 m NE. for *Liseleje* til en Linie i NW.—SE., c. 400 m W. for *Stangehuset* i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn* spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 3500 m fra Kysten, den 13.—16. og 18. September indtil en Afstand af 6000 m fra Kysten.

3 Vagere med rødt Flag med hvid Spuns vil saavidt muligt i hele Øvelsesperioden være udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i c. 3500 m Afstand fra Land, 1 omtrent N. for *Liseleje Havn*, 1 midt for *Overdrevet* og 1 omtrent NW. for *Brantebjærg*.

En Time før Skydningens Begyndelse hejses et rødt Flag med hvid Spuns paa hver af 4 Flagstænger, der staar: 1) c. 900 m E. for *Liseleje*, c. 800 m fra Kysten, 2) i Kystrevlen c. 600 m NNE. for *Liseleje*, 3) c. 700 m SW. for *Stangehuset*, c. 600 m fra Kysten og 4) i Klitrækken c. 600 m WNW. for *Brantebjærg*.

Flagene nedhales umiddelbart efter Skydningens Ophør.

*Tisvilde Hegn*: c. 56° 03' N. 12° 03' E.

2222. (T). Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt og Farvandet E. for Samsø. Flaadeøvelser. Advarsel.

Flaadeøvelser vil blive afholdt fra Solnedgang til Solopgang Nætterne mellem den 28. og 29. og mellem den 29. og 30. August d. A. i *Sejersø Bugt* og i Farvandet E. for *Samsø*.

Farvandet *Sejersø Bugt* begrænses af en Linie fra *Sjællands Rev Fyrbaake* til *Sejersø Fyr* samt fra *Sejersø SE.-Pynt* til *Ordrup Næs*, og Farvandet E. for *Samsø* begrænses af Breddeparallelernerne 55° 50' N. og 55° 55' N. samt af Meridianen 10° 47' E.

Al Sejlads indenfor de nævnte Farvandsafsnit er forbudt i de anførte Tidsrum. De tilstedeværende Orlogsskibe er bemyndiget til at fjerne Skibe og Fartøjer, der ikke

retter sig efter det givne Forbud. Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forbudet, medfører fuldt Erstatningsansvar.

Det skal endvidere alvorligt henstilles, at det i det nævnte Tidsrum saa vidt muligt undgaas at have faststaaende eller svajende Fiskeredskaber staaende i det paa-gældende Farvandsafsnit, ligesom Afmærkning af Bundgarnspæle indskræmpes. For Skade paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilsidesættelse af ovennævnte Advarsel, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige, og Fiskerne vil blive draget til Ansvar for Skader, som de — ligeledes ved Tilsidesættelse af Advarslen — maatte tilføje Søværnets Fartøjer og Materiel.

*Sjællands Rev Fyrbaake*: c. 56° 05' N. 11° 13' E.

**2223. (T). Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.**

Forsøgsskydning med Kanoner afholdes over Søen i Farvandet, der er beliggende mellem *Stold* (c. 55° 45',<sub>2</sub> N. 11° 17',<sub>5</sub> E.)—*Nekselø*—*Rosnæs* indtil c. 12,<sub>4</sub> Sm W. for *Nekselø*, i c. 5 Dage fra den 4. August d. A. at regne (fra Kl. 0700 til c. 1900). Saalænge Skydning finder Sted, er der paa Flagstangen ved *Stold* hejst 2 røde Flag med hvid Spuns.

**2224. (P). Danmark. Kattegat. Vejro. Baake opføres.**

Til Brug ved Pladsbestemmelse vil der i første Halvdel af August d. A. paa *Vejro* i *Kattegat* SW.-lige Del paa 55° 56' 53" N. 10° 45' 50" E. blive opført en sort Baake (Stang) med sort Ballon paa Toppen. Baakens Højde bliver 10 m. Ballonens Højde c. 34 m over Vandet.

(Kort Nr. 112, 103, 100, 125 og 180. Danske Lods, Side 175. Søm.-Fort. Side 34, Nr. 20 A.)

**2225. Norge. Skagerrak. Løperen. Hvaler. Lubbegrunden. Lystønde udlagt.**

(K. f. F. Nr. 15. Oslo 1939.)

Den sorte Stage paa 59° 04' 00" N. 10° 58' 20" E., i 11 m Vand i W.-Kant af *Lubbegrunden*, er erstattet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>.

Brændetid: 1. Juli—10. Juni.

**2226. Norge. Skagerrak. Løperen. Hvaler. Vestre Fugleskjærgrunn. Lystønde udlagt.**

(K. f. F. Nr. 15. Oslo 1939.)

Den sorte Stage paa 59° 06' 45" N. 10° 58' 33" E., i W.-Kant af N.-lige (5 m) Grund, er erstattet med en sort Lystønde med trekantet Topbetegnelse, og som viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>.

Brændetid: 1. Juli—10. Juni.

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2227. Norge. Trondheimsfjorden. Agdenesflua. Nyt Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 15. Oslo 1939.)

Paa den tidligere Baake paa *Agdenesflua* paa 63° 38' 51" N. 9° 45' 53" E. er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 4,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 5,<sub>5</sub> Sm. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**2228. Norge. Ryfylkefjordene. Kvitholmen Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 15. Oslo 1939.)

*Kvitholmen* Fyr paa c. 59° 22',<sub>8</sub> N. 6° 02',<sub>8</sub> E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

1.—6. Som før.

8. Grønt i Pejl. fra 110° til 129°.

7. Rødt i Pejl. fra 58° til 110°.

**2229. Holland. Noord Hinder Fyrskib genudlagt.**

(B. a. Z. Nr. 168/2169. 's-Gravenhage 1939.)

Fyrskibet *Noord Hinder* er atter udlagt paa Station paa c. 51° 39' N. 2° 34' E.  
Den røde Lys- og Fløjtetønde inddrages snarest uden nærmere Meddelelse.  
(E. f. S. Nr. 26/1914 1939.)

**2230. Holland. Zeegat van Terschelling. Lys- og Fløjtetønde forandret.**

(B. a. Z. Nr. 168/2170. 's-Gravenhage 1939.)

Lys- og Fløjtetønden *V. S. M.* paa c. 53° 18',<sub>5</sub> N. 4° 56' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 29/2150 1939. Kort Nr. 91.)

**2231. England. Themsen Munding. Edinburgh Channel. Mindre Dybde.**

(N. t. M. Nr. 1576. London 1939.)

Dybder paa 0,9 m rapporteres at findes paa Banken paa 51° 33' (00") N. 1° 12' (05") E.

**2232. England E.-Kyst. Harwich Anduvning. North West Beach Lystønde udlagt. Cliff Foot Lystønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 36. Trinity House, London 1939.)

1. En sort Lystønde, *North West Beach*, der viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, er udlagt paa NW.-Randen af *Beach End Shoal* i *Harwich* Havn paa c. 51° 56' N. 1° 19' E., 0,365 Sm 262° fra Baaken paa *Landguard* Bølgebryder.

2. *Cliff Foot* Lystønde er flyttet 137 m i NE.-lig Retning til 0,47 Sm 251° fra Baaken paa *Landguard* Bølgebryder.

**2233. England. Harwich. Undervandshindringer udlagt og afmærket med Lystønder.**

(N. t. M. Nr. 1578. London 1939.)

1. Undervandshindringer er udlagt i Forbindelseslinien mellem nedennævnte Punkter (a—g) samt i Linien fra (a) i Retning 253° til *Beacon cliff* Bølgebryder.

(a) 99 m 3° fra Baaken paa *Beacon cliff* Bølgebryder.

(b) 183 m 73° fra (a).

(c) 183 m 73° fra (b).

(d) 183 m 73° fra (c).

(e) 183 m 73° fra (d).

(f) 183 m 73° fra (e).

(g) 1076 m 71° fra Baaken paa *Beacon cliff* Bølgebryder.

I hvert af Punkterne (a—f) er udlagt en Lystønde, der viser rødt Et-Blink og i (g) en Lystønde, der viser 2 røde Et-Blink lodret for hinanden.

Baaken paa *Beacon cliff* Bølgebryder: 51° 56' (10") N. 1° 17' (55") E.

2. Undervandshindringer er udlagt paa en Linie fra Punktet 680 m 344° fra *Landguard Point* røde, faste Fyr i Retning 76° til Kysten.

I ovennævnte Punkt er udlagt en Lystønde, der viser 2 grønne Et-Blink lodret for hinanden.

*Landguard Point* røde, faste Fyr: 51° 56' (20") N. 1° 19' (10") E.**2234. England. Harwich. Taagesignal nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1577. London 1939.)

Taagesignalet paa *Felixstowe Pier* paa 51° 56' (50") N. 1° 19' (10") E. er permanent nedlagt.

**2235. England. Cross Sand Fyrskib omhyttet.**

(N. t. N. Nr. 35. Trinity House, London 1939.)

*Cross Sand* Fyrskib paa c. 52° 38' N. 1° 57' E. er omhyttet med et nyt Fyrskib med Fyrtaarn midtskibs, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,8<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 16,2<sup>s</sup>. Taagesignal afgives med Diafon, Tre-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 50<sup>s</sup>. Undervands-signal gives med Klokke, 6 Slag efterfulgt af en Pause paa 15<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 22/1665 1939. Kort Nr. 91.)

**2236. (P). England. Smiths Knoll Fyrskib. Nyt Fyrskib udlægges.**

(N. t. M. Nr. 34. Trinity House, London 1939.)

Den 14. August d. A. eller snarest derefter inddrages Fyrskibet *Smiths Knoll* paa c.  $52^{\circ} 43' N.$   $2^{\circ} 17' E.$  og erstattes med et nyt Fyrskib af en anden Type. Fyrkarakter og Taagesignaler bliver uforandret.

**2237. England. Sunderland Anduvning. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1575. London 1939.)

Nedennævnte Grunde ligger i de vedføjede Afstande og Retninger fra *Roker pier* Fyr, der ligger paa c.  $54^{\circ} 55' N.$   $1^{\circ} 21' W.$

a. $4,6$ m $0,36$ Sm $319^{\circ}$ .	c. $4,6$ m $0,65$ Sm $338^{\circ}$ .
b. $4,3$ m $0,39$ Sm $323^{\circ}$ .	f. $4,6$ m $0,83$ Sm $342^{\circ}$ .
c. $5,8$ m $0,52$ Sm $327\frac{1}{2}^{\circ}$ .	g. $2,7$ m (Klippe) $0,54$ Sm $337\frac{1}{2}^{\circ}$ .
d. $5,5$ m $0,57$ Sm $332\frac{1}{2}^{\circ}$ .	

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****2238. Frankrig. F6camp. Fyr forandres. Taagesignal forandret.**

(A. a. N. Nr. 27/1909. Paris 1939.)

Fyret paa S.-lige Havnemole paa c.  $49^{\circ} 45',9 N.$   $0^{\circ} 21',8 E.$  forandres den 1. August d. A. til at vise grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver  $6^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 8 Sm.

Taagesignalet ved ovennævnte Fyr er forandret og afgives med Sirene, som følger: To-Stød hver  $1^m$ , Stød  $8^s$ , Pause  $7^s$ , Stød  $8^s$ , Pause  $37^s$ .

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2239. Færoerne. Stromø. Thorshavn N. Hoyviksholm Fyr. Oplysning om Plads.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 29/2160 1939 meddeles, at den nøjagtige Plads for *Hoyviksholm* Fyr er  $62^{\circ} 01' 42'' N.$   $6^{\circ} 44' 19'' W.$

(E. f. S. Nr. 29/2160 1939. Kort Nr. 82 og 80. Fyr-Fort. Nr. 828 A.)

**2240. Frankrig. Chaussée de Sein. Lystønde forsvundet.**

(A. a. N. Nr. 27/1910. Paris 1939.)

Lystønden paa c.  $48^{\circ} 03',1 N.$   $5^{\circ} 07',3 W.$ , c. 5 Sm W. for *Ar-Men* Fyr, er forsvundet.

**2241. Spanien. Santander. Farlig Zone frigivet.**

(A. a. l. N. Nr. 13/326. San Fernando 1939.)

Den farlige Zone, som bestod af en Sektor med Centrum paa SW.-Spidsen af *Isla Latorre* paa c.  $43^{\circ} 27',9 N.$   $3^{\circ} 46',3 W.$  og Radius 250 m samt E.-Grænse en Linie fra Centret til *Isla Horadada* og W.-Grænse en Linie fra Centret til Tønden, der ligger 380 m  $263^{\circ}$  fra *Isla Horadada* Fyr, er frigivet.

**2242. Afrika W.-Kyst. Sandwich Harbour. Baaker fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1560. London 1939.)

De 4 Baaker henholdsvis c.  $0,8$  Sm, c.  $1$  Sm, c.  $2,5$  Sm og c.  $4,5$  Sm  $210^{\circ}$  fra N.-Spidsen af *Ilheo Point*, der er beliggende paa c.  $23^{\circ} 21' N.$   $14^{\circ} 29' E.$ , er fjernet.

- 2243. Afrika W.-Kyst. Sierra Leone. Undervandshindring udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1526. London 1939.)  
En Undervandshindring er udlagt mellem Punkterne  $0,565$  Sm  $83^\circ$  og  $1,23$  Sm  $40\frac{1}{2}^\circ$  fra *Cape Sierra Leone Fyr*, der er beliggende paa c.  $8^\circ 30' N.$   $13^\circ 18' W.$   
Aabningen i Undervandshindringen er ved S.-Siden afmærket med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, og ved N.-Siden med en rød- og hvidtærnet Lystønde, der viser rødt Et-Blink.  
Advarsel: Angaaende Detailler vedrørende Undervandshindringen og Afmærkningen af den henvises til *Africa Pilot, Part I.*  
(E. f. S. Nr. 25/1863 1939.)
- 2244. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bay. Mussel Shoal. Fyr forandret. Taagesignal nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1553. London 1939.)  
1. Fyret paa *Mussel Shoal* paa c.  $41^\circ 38' N.$   $71^\circ 16' W.$  er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver  $3^s$ . Flammens Højde: 13 m. Treminneværks-taarn. Fyret er ubevogtet.  
2. Taagesignalet med Klokke ved det i (1) nævnte Fyr er permanent nedlagt.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melleml- og Nord-Amerika.**
- 2245. Virgin Islands. St. Thomas. Fyr nedlagt. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 27/1768. Washington 1939.)  
1. *Rupert Rock Fyr* er nedlagt. Fyrbygningen bliver staaende og kaldes fremtidig *Rupert Rock Baake*.  
2. *Rupert Rock Tønde 6* er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $4^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $3,6^s$ .  
c.  $18^\circ 20' N.$   $64^\circ 56' W.$
- 2246. (P). Brasilien. Pará Floden. Espadarte. Fyr ødelagt.**  
(N. t. M. Nr. 1538. London 1939.)  
1. *Espadarte Fyrbaake* paa c.  $0^\circ 30' S.$   $47^\circ 59' W.$  er ødelagt. Fyret vil sandsynligvis blive genopført paa NE.-Enden af *Bragança Bank*.  
2. Lystønden c. 6 Sm  $25^\circ$  fra (1) er en Lys- og Fløjtetønde.
- 2247. Brasilien. Rio Pará. Itaquary Fyr. Synsvide forandret.**  
(A. a. N. Nr. XII/58. Rio de Janeiro 1939.)  
Synsvidden for *Itaquary Fyr* paa c.  $1^\circ 30' S.$   $48^\circ 56' W.$  er nu 12 Sm.
- 2248. (P). Brasilien. San Marcos Bugt. Oplysning om Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 1537. London 1939.)  
1. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa  $2^\circ 13' 06'' S.$   $44^\circ 09' 00'' W.$   
2. En sort Spidstønde er udlagt paa  $2^\circ 20' 48'' S.$   $44^\circ 13' 33'' W.$   
3. Lystønden paa c.  $2^\circ 28' S.$   $44^\circ 18' W.$  er flyttet c.  $0,6$  Sm SE. efter og ligger nu paa  $2^\circ 27' 42'' S.$   $44^\circ 17' 50'' W.$
- 2249. Brasilien. S. João da Barra Fyr. Plads.**  
(A. a. N. Nr. XII/50. Rio de Janeiro 1939.)  
Pladsen for *S. João da Barra Fyr* er c.  $21^\circ 36' S.$   $41^\circ 07' W.$ ,  $4,2$  Sm  $118^\circ$  fra *Gargaú Kirke*.
- 2250. Brasilien. Bahia da Ilha Grande. Parcel dos Míros Fyr ødelagt.**  
(A. a. N. Nr. XII/56. Rio de Janeiro 1939.)  
*Parcel dos Míros Fyr* paa c.  $23^\circ 09' S.$   $44^\circ 31' W.$  er ødelagt.



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



**ALFRED OLSEN & CO. A/S**  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*lovrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltere
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatør
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Stalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltere	etc.
Fødevandsforvarmere	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

KJØGE

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
Etableret 1896  
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

NØRRESUNDBY

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**CHR. CLEMMENSEN**  
INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
ODENSE

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

ODENSE

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
(AXEL JENSEN, STATSAUT. SKIBSMÆGLER)  
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

**FRIIS & FREDERIKSEN**  
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:  
H. Rask-Petersen, statsaut.  
H. C. Friis

TELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

**Rasmus Christensen**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Raclet“

**C. HOPPE**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

SKIVE

**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1876  
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SKIVE

TELEFON  
386 & 786

TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

BANDHOLM

RANDERS

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 608

**CARL HASSAGER & CO**  
Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 31

TORS DAG 3. AUGUST 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SKIBSFARTENS STILLING

I et Forsvar for Subsidierne kommer den engelske Fagpresse ind paa mangeartede Betragtninger. Det hedder saaledes — lidet varieret de forskellige Steder —: Skibsfarten som Erhverv staar overfor en ny Epoke. Det er beklageligt at maatte sige det, men Sandheden er, at den vil blive mere og mere afhængig af Myndighederne, af Staten, hvad enten saa Krigen kommer eller Freden bevares. Det private Skibsfartserhverv kan i det lange Løb ikke konkurrere med det statsunderstøttede. I U. S. A., Japan, Frankrig, Tyskland og Italien er Skibsbygning og Skibsfart ikke længere et privat Erhverv. Skibe bygges ikke længere af handelsmæssige Grunde, og de taber paa deres Fart, og Tabene erstattes af de respektive Stater.

U. S. A. har 6,883,000 Tons mere søgaaende Tonnage end i 1914. Forøgelsen for Japans Vedkommende har været næsten 4 Mill. Tons, for Italien 2 Mill. og for Holland 1½ Mill., mens Frankrig og Grækenland hver har omtrent 1 Mill. Tons mere end i 1914. Bortset fra Tyskland, der endnu ikke har naaet sin Før-Krigstids Stilling paa dette Punkt, er England det eneste Land, der kan notere Tilbagegang; rundt regnet har England i Dag 1 Mill. Tons mindre end ved Krigens Udbrud. Hvorfor, spørges der. Og Svaret lyder: Fordi Englands Skibsfart ikke har faaet nogen Støtte bortset fra Trampsubsidierne i 1936 og 1937, mens Skibsfarten er blevet taget under Vingerne af de respektive Landes Regeringer alle andre Steder.

Det nytter vel næppe at blive ved at understrege, at i Danmark, Norge og Sverige har noget saadant ikke været Tilfældet. Vi kan kun med en vis Tilfredsstillelse — selvom den er negativ — konstatere, at England nu ikke længere anfører den skandinaviske Konkurrence, naar der tales om, hvorfor man maa støtte sin egen Skibsfart. Men Toner af den Art, som ellers lyder her, kan jo nok gøre det danske Skibsfartserhverv beklemt.

*Ave Cæsar, morituri te salutant*, hedder det som bekendt. Men de, der skulde dø, er vel næppe opsat paa at hilse, — langt snarere paa at finde Udveje. Tragødien har sikkert slet ikke den Aarsag, man fra engelsk Side hævder. Aarsagen til Misèren maa simpelthen søges deri, at Skibsfarten er ved at ophøre med at være et internationalt Erhverv. Sker det, maa der unægtelig findes nye Veje — men det vil være ensbetydende med katastrofale Ødelæggelser for et ellers sundt og levedygtigt Erhverv.

### SUBSIDIE-SMITTE

Man er foreløbig ude af Stand til at vurdere, hvilken Virkning Indførelsen af de britiske Subsidier vil faa paa den internationale Skibsfart og ikke mindst for de skandinaviske Lande. Udsættelsen af deres Ikrafttræden til 1. Januar 1940 betyder i det mindste, at der er et halvt Aar, hvor meget kan ske, og hvor mange skuffede engelske Redere frivilligt giver op til Fordel for en fremmed Konkurrent. Derfor maa den Tid da ogsaa udnyttes, saa godt den kan, for man ved ikke, hvad Fremtiden bærer i sit Skød. Kun saa meget kan siges: Skandinavisk Skibsfart vil vanskeligt kunne klare sig i Konkurrencen med en subsidieret engelsk Handelsflaade. Hvad saa? spørger man. Ja, det er paa dette Punkt som med de politiske

Udsigter. Man venter stadig, at noget vil vise sig, men den opslidende Nervekrig fortsættes, snart koncentreret om Danzig, snart om helt andre Problemer.

Og som man venter med Hensyn til den politiske Udvikling og venter med bange Anelser, gør man det samme indenfor Skibsfarten med Hensyn til Subsidierne.

Det er som en smitsom Sol, og Smitten breder sig. Det meddeles saaledes i »Lloyds Liste« fra Warszawa, at Regeringen har besluttet yderligere at udvikle den polske Handelsflaade ved at yde en betydelig Støtte til Rederne. En Kredit paa 60 pCt. af Udgifterne ydes til alle polske Redere, der lader bygge ved polske Værfter og 50 pCt. til dem, der bygger paa udenlandske. Krediten skal tilbagebetales i Løbet af 12 Aar og Renten er sat saa lavt som 2 pCt. Desuden vil der blive ydet en Kredit paa 40 pCt. ved Køb af second-hand Tonnage fra Udlandet.

Overalt har de engelske Subsidier vakt Interesse. I Italien har de været drøftet i Parlamentet, og det blev fra visse Sider udtalt, at noget tilsvarende var ønskeligt for italiensk Trampfart. Heroverfor udtaltes, at en Statsstøtte ikke i Øjeblikket er nødvendig for italienske Trampskibe, for det første fordi der ikke er mange af dem, og for det andet fordi omtrent 90 pCt. af dem er oplaget af at transportere Kul for det italienske Kulmonopol.

### DEN DANSKE HANDELSFLAADE I FØRSTE HALVAAR 1939

Den danske Handelsflaade er vokset med 21 Skibe og over 18,000 Tons i det forløbne Halvaar. Den 1. Januar 1939 var Tallet 518 Dampskibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 583,910 Tons (heri indbefattet Skibe paa Færøerne samt Regeringsskibe).

I første Halvdel af 1939 har der været en Tilgang paa 5 Dampskibe og 1841 Brutto-Tons, og en Afgang paa 16 Dampskibe og 18,029 Brutto-Tons.

Der har saaledes i det første Halvaar 1939 været en Netto-Afgang paa 11 Skibe og 16,188 Brutto-Tons, saaledes at Dampskibsflaaden den 1. Juli 1939 bestod af ialt 507 Dampskibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 567,722 Tons.

Ganske anderledes med Motorskibsflaaden. Den 1. Januar 1939 bestod den af ialt 241 Motorskibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 569,285 Tons.

I første Halvaar 1939 har der været en Tilgang paa 15 Motorskibe og 42,816 Brutto-Tons, medens der har været en Afgang paa 1 Motorskib paa 10,981 Brutto-Tons, der blev solgt til Udlandet.

Der har saaledes i første Halvaar 1939 været en Netto-Tilgang paa 14 Skibe og 31,835 Brutto-Tons, saaledes at Motorskibsflaaden den 1. Juli 1939 bestod af 255 Motorskibe med en samlet Brutto-Tonnage af 601,220 Tons.

Hvad Sejlskibe med Motor angaar, har der i første Halvaar 1939 været en Netto-Tilgang paa 25 Skibe og 1750 Brutto-Tons, saaledes at Motorsejlskibsflaaden den 1. Juli 1939 bestod af ialt 1342 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 79,539 Tons.

Endelig har der for de egentlige Sejlskibes Vedkommende i første Halvaar 1939 været en Netto-Tilgang paa 3 Skibe og 702 Brutto-Tons, saaledes at Sejlskibsflaaden den 1. Juli 1939 bestod af ialt 19 Sejlskibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 2285 Tons.

Den 1. Januar 1939 bestod den samlede danske

Handelsflaade (indbefattet Skibe paa Færøerne og Regeringsskibe) af ialt 2092 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1,232,667 Tons.

I første Halvaar 1939 har der saaledes været en Netto-Tilgang paa 21 Skibe og 18,099 Brutto-Tons og Handelsflaaden bestaar nu af 2113 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1,250,766 Tons.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, har Statistisk Departement udsendt Opgørelse angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1939. Den tabellariske Oversigt over Farten paa de enkelte Provinshavne omfatter samtlige Tolddistrikter med Undtagelse af enkelte, hvis Havne eller Anløbssteder er ganske ubetydelige.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne androg et samlet Antal Anløb i Januar Kvartal 1939 af 19,800. Reg. Tonnagen udgjorde 4,172,000 N.R.T., og der udlossedes 3,179,000 Tons Gods og indladedes 1,061,000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Januar Kvartal 1938, viser den samlede Skibsfart kun ganske smaa Forandringer forsaavidt angaar Antallet af Anløb og Skibenes Register-tonnage, medens den transporterede Varemengde er forøget med godt 4 pCt.

Opgangen i den fra Udlandet indgaaede Gods-Mængde fra 2,5 til 2,6 Mill. Tons hidrører hovedsagelig fra Tilførslen af Kul og Koks, medens der omvendt har været en betydelig Nedgang i Tilførslen af Korn. I den til Udlandet udgaaede Godsmængde er der kun sket smaa Forskydninger. Opgangen i Godsmængden mellem danske Havne falder paa forskellige Vareposter, blandt andet Gruppen: Sten, Kalk, Cement.

#### Rutefart paa samtlige Havne.

			Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Jan. Kvartal	1939		7,700	1,977	400	376
Oktbr. —	1938		8,200	2,044	434	402
Juli —	—		9,400	2,530	407	403
April —	—		8,500	2,225	361	381
Jan. —	—		7,600	1,952	372	376

Til København indløb i Januar Kvartal 1939 ca. 4,300 Skibe med en Registertonnage paa godt 1,8 Mill. N.R.T., som udlossede 1,305,000 Tons Gods og indladede 331,000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Januar Kvartal 1939 ca. 15,500 Skibe paa ca. 2,4 Mill. N.R.T., som udlossede 1,874,000 Tons Gods og indladede 730,000 Tons.

### DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Danmarks Handel med Udlandet udviser for Juni Maaned et Indførselsoverskud paa 16,3 Mill. Kr. I samme Maaned ifjor var der et Eksportoverskud paa 14½ Mill. Kr. Denne betydelige Forskel skyldes hovedsagelig Importen. Den udgjorde i Juni ifjor 121,3 Mill. Kr., i Juni iaar derimod 146,6 Mill. Kr. Samtidig viser Eksporten en Nedgang fra 135,8 Mill. Kr. til 130,3 Mill. Kr.

For den forløbne Del af 1939 har vi et Indførselsoverskud paa 51,8 Mill. Kr. mod ifjor 40,6 Mill. Kr. Vi har iaar kun haft én Maaned med Eksportoverskud, nemlig April, hvor vi solgte for 17,9 Mill. Kr. mere, end vi købte for.

I alt har vi i de første 6 Maaneder af 1939 indført for 813,7 Mill. Kr., hvilket er smaa 30 Mill. Kr. mere end i samme Periode ifjor. Udførslen er ogsaa stegt, men ikke saa meget. Den beløb sig i første Halvdel af 1938 til 743,4 Mill. Kr. mod 761,9 Mill. Kr. i den tilsvarende Periode iaar.

Hvad vor Handel med de enkelte Lande angaar, saa udviser Juni Maaned en meget anselig Stigning

i Importen fra saavel Tyskland som England. I Juni ifjor indførte vi fra Tyskland for 26 Mill. Kr., i Juni iaar for 35,2 Mill. Kr. Indførslen fra England gik samtidig op fra 38,4 til 52,1 Mill. Kr. Juni-Udførslen til Tyskland er steget fra 24,4 til 28,8 Mill. Kr., mens den til England er gaaet ned fra 78 til 66 Mill. Kr.

Forhaabentlig er det sidste en Tilfældighed. — Vi — og især Landbruget — skulde nødig efterhaanden stirre os blinde paa den højest problematisk værdifulde Kunde mod Syd, der dog aldrig køber saa meget hos os som vi der — og glemme vor store gode Kunde mod Vest, der gennem mange Aar har betinget Danmarks Levestandard, ja hele vort Landbrugs Eksistens.

### UDENRIGSHANDELEN I DE FORSKELLIGE LANDE

Ifølge Oversigten for Udenrigshandelen for 1. Kvartal iaar har kun tre Lande haft en Stigning i den udenrigske Handel. Her lægger man først og fremmest Mærke til Frankrig, hvis Udenrigshandel er steget fra 18,680 Mill. Fres. til 21,230 Mill. Fres. Det er en Stigning paa 13,6 pCt. Forbavsende er det, at Japan trods Krigen har forøget Udenrigsomsætningen med 13,4 pCt. til 1448 Mill. Yen. Man mener, det skyldes den livligere Vareudveksling mellem Japan og de besatte Egne i Kina. Disse Egne opføres som Udland i Japans Handelsstatistik.

Sveriges Opgang er mere beskedent. Den andrager 5,3 pCt. Aarsagen til Opgangen maa søges i den stærkt forøgede Efterspørgsel efter svensk Malm til Rustningsindustrien.

Men alle de andre Lande har altsaa haft Nedgang. Særlig følelig har Nedgangen været for Englands Vedkommende, hvor den andrager 8 pCt. af Omsætningen eller 30 Mill. Pd. St.

Amerikas Udenrigshandel er ogsaa gaaet 8 pCt. ned til 1227 Mill. Doll. Tysklands Nedgang har været 6,3 pCt. og Hollands 3,6. Den største procentvise Nedgang kan Italien opvise, men her gør sig det Forhold gældende, at Vareudvekslingen med Italiens Kolonier ikke omfattes af Statistiken. Nedgangen var 15,8 pCt.

Danmarks Nedgang har været ret ubetydelig, nemlig fra 790 Mill. Kr. til 776 Mill. Kr. Det er 1,8 pCt.

### AMERIKAS OPSIGELSE AF HANDELS- OG SKIBSFARTSTRAKTATEN MED JAPAN

Den sidste Sensation er vel nok den, at den amerikanske Regering har besluttet at opsigte Handels- og Skibsfartstraktaten med Japan, en Traktat, der blev afsluttet i 1911.

Opsigelsen vil træde i Kraft om et halvt Aar. I Mellemtiden er det Meningen at lade Kongressen drøfte Spørgsmaalet om Udførselsforbud for Raavarer, bestemt til Japan. Udenrigsministeriet var af den Mening, at et saadant Udførselsforbud, om hvilket Senator Pittman har stillet Forslag, ikke vilde kunne gennemføres, saa længe Handelstraktaten med Japan bestaar.

I Opsigelsen, som Udenrigsminister Hull overrakte den japanske Ambassadør Horinuchi, hedder det bl. a.: Den amerikanske Regering er kommen til den Slutning, at Traktaten af 1911 indeholder visse Bestemmelser, der trænger til ny Overvejelse. Med en saadan Overvejelse for Øje og for bedre at kunne beskytte og udvikle de amerikanske Interesser under de nye Forhold meddeler den amerikanske Regering, at den opsiger Traktaten.

Udenrigsminister Hull har haft en Samtale med Præsident Roosevelt efter at have raadført sig med sine Ekspertter i det fjerne Østens Forhold, og Præsidenten godkendte paa Forslag af Hull Opsigelsen af Traktaten, der dog ikke vil kunne blive effektiv før den 26. Januar 1940.

Straks efter at Udenrigsminister Hull havde udsendt

Meddelelsen om Opsigelsen, blev Senator Pittman interviewet.

Pittman erklærede: Jeg mener, at den trufne Beslutning er en klog og berettiget Handling. De forenede Stater er Japans største Leverandør af Raamaterialer, som er nødvendige for at gennemføre Krigsoperationer, nemlig særlig Bomuld, Jern, Staal og Olie.

Tilhængerne af et Forbud mod Udførsel af Raamaterialer til Japan mener, at et saadant Forbud vil kunne hindre Japan i dets Krigsoperationer i Kina og maaske vil kunne tvinge det til helt at trække sig tilbage fra Kina. Modstanderne af en saadan Forholdsregel erklærer, at den kun vil være et Skridt henimod Krig, idet de mener, at Japan vil gribe til Modforholdsregler overfor De forenede Stater, og at der maaske vil udbryde en væbnet Konflikt.

Opsigelsen er en udpræget politisk Forholdsregel, hedder det i de amerikanske Blade. Den politiske Karakter blev særlig belyst ved den Kendsgerning, at den amerikanske Regering opsagde hele Traktaten og ikke blot Mestbegunstigelsesklausulen. Medens England fornylig ved Forhandlingerne i Tokio var veget tilbage for Japan, viste De forenede Stater ved Opsigelsen af Traktaten, at de ikke var tilsinds ligeledes at slaa ind paa denne Kurs. Efter det pinlige Indtryk, som Forhandlingerne i Tokio havde efterladt for England, maatte der nu skabes en Modvægt mod Japan.

Om selve det Handelssamkvem, der foregaar mellem U. S. A. og Japan meddeles, at Amerika leverer Japan 90 pCt. af dets Scrapjern, 90 pCt. af Japans Kobber, 82 pCt. af Jernlegeringerne, 65 pCt. af Japans Forsyninger med Automobile og Automobildele. Man siger i Washington, at disse Tal mere tydeligt end noget andet beviser, at U. S. A. vil være i Stand til at bringe Krigen i Kina til Standsning.

Naar man ikke tidligere er gaaet til en Embargo over for Japan, skyldes det, at Japan i saa Tilfælde vilde kunne gaa til en Krigserklæring over for Kina. En saadan er hidtil kun blevet tilbageholdt for ikke at sætte den amerikanske Neutralitetslovgivning i Kraft. Efter en Krigserklæring vilde Japan kunne be-

nytte sig af de Fordele, den vilde give, idet det kunde gennemføre en haardere Blokade af de internationale Settlementer og helt lukke af for Kinas Handel. Nu siger man imidlertid uofficielt i Washington, at dette Skridt fra Staternes Side kun kan have til Følge, at Japan maa indlede Fredsforhandlinger.

I Virkeligheden er U. S. A. det eneste Land, der kan gennemføre følelige »Sanktioner« mod Japan, idet det i 1937 tog 20 pCt. af Japans Eksport, medens det leverede 33 pCt. af dets Fornødenheder.

## HANDELSKONGRESSENS RESOLUTION

I Underhusets Møde forleden spurgte et Medlem, om Chamberlain vilde tage Initiativet til at anstille en Undersøgelse om Muligheden af at fordele de økonomiske Hjælpemidler i Verden paa retfærdig Grundlag til alle.

Enhver saadan Undersøgelse, svarede Chamberlain, maatte udstrækkes til politiske saa vel som til økonomiske Spørgsmaal. Efter den britiske Regerings Mening er Tidspunktet ikke heldigt til Sammenkaldelse af en almindelig Konference til Drøftelse af disse Spørgsmaal.

Paa et yderligere Spørgsmaal, om Chamberlain var vidende om den paa Handelskongressen i København vedtagne Resolution, om at en retfærdig Fordeling af Verdens Hjælpemidler var af væsentlig Betydning for Menneskehedens Vel, svarede Chamberlain, at man ikke paa Kongressen havde udtalt noget om, hvorvidt det nuværende Øjeblik var gunstigt.

Dertil kan dog vist siges, at naar man vedtog en Resolution som den saakaldte Watson-Resolution, var det, fordi man ønskede, at de respektive Regeringer skulde gøre noget ved den og ikke paa Forhaand afseje den med Bemærkninger om, at der ikke var udtalt noget om, hvorvidt det nuværende Øjeblik var gunstigt eller ej. Øjeblikket nu er ikke gunstigt, men det er farligt. Tiden er fuld af truende Momenter, og jo før der sker noget, der dæmper op for den ulmen- de Krigs frygt, desto bedre.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Skibsfarten paa Kina

Handelsministeriet har fra det danske Gesandtskab i Kina modtaget Indberetning af 5. Juli, hvori det hedder: »De herværende japanske Flaademyndigheder har gennem Senior-Konsulen i Shanghai den 3. d. M. udstedt følgende Advarsel til Skibsfarten:

The Commander of the Japanese Fleet on the spot is now prepared to consider the request of third Power vessels for their call at Swatow under the following conditions:

1. The third Power vessel is admitted to the Harbour of Swatow so far as circumstances of military operations permit, at the rate of approximately once in a week. Third Power, whose residents in Swatow are small in number are requested to take advantage of the vessels above referred to, refraining from despatching their respective vessels.
2. Only mails and provisions are allowed to be discharged at Swatow. The local Naval authorities will take necessary measures to prevent the discharge of arms, ammunitions and other articles that can be used in the anti-Japanese campaign.
3. Vessels thus calling should apply at least 24 hours in advance for the consent of the Senior Staff Officer of the local fleet.
4. Hours of stay in the Harbour should be minimum required and their movements in the harbour should be strictly in compliance with the indication given by the Naval authorities on the spot.

### Vareomsætningen over Danzigs Havn i Juni Maaned 1939

Vareomsætningen over Danzigs Havn var i Juni Maaned (Statistiken er offentliggjort uden Værdiangivelse): Indførsel: 107.365,1 Tons, Udførsel: 619.865,3 Tons.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Maj Maaned 1939 androg 88.273,6 Tons, Udførslen 609.823,3 Tons.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 4000

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

Tons Korn, ca. 5000 Tons Sten, ca. 70.000 Tons Ert. ca. 5700 Tons Svovlkis, ca. 9500 Tons Kul, ca. 3000 Tons Gødningstof, ca. 2900 Tons Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 30.100 Tons Korn, ca. 11.000 Tons Mel, ca. 1500 Tons Koge- og Kvægsalt, ca. 443.400 Tons Kul, ca. 1400 Tons Koks, ca. 1400 Tons Tjære, ca. 6500 Tons Nafta-Frembringelser, ca. 2100 Tons Olie, ca. 7500 Tons svovlsur Ammoniak, ca. 7300 Tons Gødningstof, ca. 88.200 Tons Træ, ca. 2800 Tons Jern og Staal.

### Den engelske Regering køber Damptrawlere

Fra Hull og Grimsby meddeles, at den engelske Regering i disse to Byer har indkøbt ikke mindre end 86 Trawlere. Heraf skal Grimsby levere de 34, medens Resten kommer fra Hull. Det drejer sig om moderne Damptrawlere, som skal omdannes til Ministrygere. Admiralitetet har ikke villet udtale sig; men Redere i Grimsby udtaler, at man af Hensyn til Nationens Tarv har maattet bøje sig for Admiralitetets Ønsker om at købe disse Trawlere.

Trawlerne skal afleveres, saa snart de vender hjem fra deres nuværende Rejser. Salget vil faa en ret stor Arbejdsløshed til Følge blandt Fiskerne i de to Byer. Man vil søge at modarbejde dette ved at sætte de nu oplagte ældre Trawlere i Drift. Desuden vil man af Hensyn til Englands Forsyninger med Fisk lade alle Trawlerne arbejde med den størst mulige Kapacitet.

Det er kun kort Tid siden, at det engelske Admiralitet købte et større Antal Trawlere fra Hull, og med Købet af ovennævnte 86 Trawlere har Regeringen overtaget ikke mindre end en Trediedel af Englands Dybvandsfiskerflaade.

Admiralitetets Parlamentssekretær, *Shakespeare*, meddelte i Underhusets Møde forleden, at det var blevet besluttet at købe yderligere Trawlere, sandsynligvis ca. 80. Disse Fartøjer skulde ombygges for at blive anvendt i den kongelige Flaades Tjeneste. *Shakespeare* fremhævede, at de ikke skulde anvendes til Ministrygning, men i Kampen mod Undervandsbaade.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Ordre fra Chile til Aalborg Værft

Aalborg Værft har fra den chilenske Marine modtaget Ordre paa et nyt Material-Transportskib, en Dampers, som samtidig skal have Plads til ca. 70 Passagerer fordelt paa 1. og 3. Klasse. Besætnings-Apteringen skal indrettes til 10 Officerer og 50 Mand.

Det nye Skib skal have to Dæk. Længden bliver 315 Fod, Bredden 46 Fod, Dybden fra øverste Dæk 28 Fod og Dybgaendet 19 Fod 9 Tommer. Dødvægtstonnagen bliver ca. 3800 Tons, og Skibet faar en Lastekapacitet af 179.000 Kubikfod.

Det nye Dampskib skal være færdigt til Levering Efteraaret 1940, og Prisen bliver ca. 2.250.000 Kr.

### Fransk Tankdamper sunket efter Kollision med svensk Dampers

Den franske Tankdamper »Sunik« kom forleden i Brand i Kanalen efter Kollision med den svenske Dampers »Grängesberg«; den havde en Last paa 5000 Tons Benzol om Bord.

Efter Kollisionen sank »Sunik«, og 10 Mand af Besætningen druknede. 20 Mand, der blev reddet, er stærkt medtaget af Brandsaar og Chock. De overlevende fortalte, hvorledes de saa Flammer i den svenske Dampers Bov, medens Dampersens Besætning skyndte sig frem for at slukke Ilden. »Grängesberg«s Kaptajn, J. Friberg, faldt over Bord, da han søgte at komme frem for at bekæmpe Branden i Skibet og druknede.

### Dykker druknet under Stenfiskeri

En 24-aarig Dykker, Viggo Sørensen, der i nogen Tid har arbejdet hos Stenfisker Christensen, Aabenraa, er omkommet under Stenfiskeri fra Christensens Baad »Trasik II« i Aabenraa Fjord. Under Arbejdet tabte man en stor Sten ned paa Baadens Dæk, hvorved Baaden kæntrede. De tre ombordværende reddede sig op i Prammen, og det lykkedes dem at faa Dykkeren, der var ned paa Havbunden, trukket op til Prammen og faa løst Glasset til Dykkerhjelmen, saa han kunde faa Luft. Ulykkeligtvis mistede de Taget, saa Dykkeren i sin lunge Dragt og med aaben Hjelme paany gled ned.

Man alarmerede nærliggende Fartøjer, og fra Aabenraa kom Toldkrydseren og Lodsbaaden til Stede med Læger og Carbhogenapparat, men inden en anden Dykker havde fundet Sørensen og faaet ham trukket op, havde han ligget saa længe i Vandet, at alt Liv var udsukt.

### Arbejdsnægtelse paa dansk Dampers

Efter Anmodning af Kaptajnen paa den danske Dampers »Frida«, der ligger i Havnen i Cardenas paa Cuba for at indtage en Sukkerladning, er 8 Mand af Besætningen blevet arresteret for Arbejdsnægtelse af de cubanske Flaademyndigheder.

Dampers »Frida«, der er paa 1700 Brutto Reg. Tons og føres af Kaptajn H. C. Hansen, tilhører Rederi A/S »Ocean«, Firmaet J. Lauritzen.

Efter at »Frida« er afsejlet fra Cardenas, har Rederiet modtaget Radiobrev fra Kaptajn H. C. Hansen, hvori denne oplyser, at 8 af de danske Søfolk nægtede at gaa i Arbejde.

De arresterede Medlemmer af Besætningen paa »Frida« er blevet interneret i Lejren Tiroornia indtil videre, inden de bliver sendt til Danmark. Den danske Konsul erklærer, at de ikke vil kunne dømmes paa Cuba, fordi Begivenheden har fundet Sted i Udlandet.

De blev derfor afmånstrede og overgivet til den danske Konsuls Vareløgt, medens der som Erstatning blev paamaanstret 5 cubanske Søfolk.

De 8 Mand vil blive hjemsendt til Danmark, hvor Sagen vil faa sin Afgørelse ved Retten.

### Fanget 111 Tons Fisk paa en Dag

En af Eshjergs største Kullere »Greenland« har i de sidste Dage været paa Islandsfiskeri. Kulleren fik allerede paa den første Dag, den fiskede, sin Last fyldt, hvilket vil sige, at der blev fisket ikke mindre end 111 Tons Fisk. Det er den største og hurtigste Last, der nogensinde er fisket af et dansk Fartøj.

Kullerens Reder, Bjergningsentreprenør Claus Sørensen, udtaler, at herhjemme synes en saadan Last ganske uheldig, men i Øjeblikket optræder Silden under Island i meget store Mængder. Baade Islændere, Nordmænd, Svenskere og Finner fisker Sild under Island.

### Føren. Jern.s Indsats i m.s. »Chrobry«

Til m.s. »Chrobry« har A/S De Forenede Jernstøberier leveret og monteret ialt 36 enkelte Ventilationsanlæg. De Forenede Jernstøberier er Specialister i Projektering og Udførelse af saadanne. Ved Hjælp af disse Anlæg, som dels er Indblæsningsanlæg for varm eller kold Luft, og dels er Udsugningsanlæg, ventileres alle Opholdsrum saasom Saloner, Kamre, Emigrantrum, Besætningskamre,

Toiletter, Kabysser, Vaskeri samt Proviantrum meget effektivt, idet der af Rederiet er foreskrevet usædvanligt store Luftfornyelser. Den samlede Luftmængde er ca. 320.000 Kubikmeter pr. Time, og det samlede Kraftforbrug ca. 85 HK.

Der findes ialt ca. 1400 »Defor-Aero« Ventilatorer (en speciel, af D. F. J. konstrueret og patenteret Luftindblæsningsventil), Dyser, Skydeventilatorer og Riste.

Til 1. Kl. Saloner og Kamre har De Forenede Jernstøberier A/S leveret et komplet helautomatisk Luftkonditioneringsanlæg, System »Carrier«, det første helautomatiske Luftkonditioneringsanlæg i Danmark, i Samarbejde med Firmaet Dansk Carrier, og til Emigrantrum og Proviantrum er der i Forbindelse med Ventilationsanlæggene installeret Ozonanlæg fra »Siemens«.

Alle Indblæsningsanlæggene er forsynede med Luftfiltre.

Foruden Ventilationsanlæggene til Apteringen har De Forenede Jernstøberier tillige leveret 2 Stk. Axialventilatorer til Ventilation af Maskinrummet. Den samlede Ydeevne af disse er 300.000 Kubikmeter Luft pr. Time.

### Nyt Skib til Ø.K.

Ø. K. vil nu faa en Erstatning for m.s. »Alsia«, der for nogle Maaneder siden brændte ved Ceylon.

Et nyt Motorskib er bestilt ved Naksø Skibsværft og skal leveres hen paa Sommeren 1940. Det bliver af Type som »Selandia« og paa ca. en halv Snes Tusind Tons.

### Mindre danske Motorskibe af moderne Type

Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, har i Holland bestilt et nyt Motorskib af en meget moderne og lilsynende overordentlig praktisk Type. Der findes i Forvejen et Skib af denne Type i den danske Handelsflaade, nemlig Motorskibet »Arusa« af Aarhus, som i denne Sommer er sat i Fart under dansk Flag. — »Arusa« er i sine Maal Mage til det nye Skib.

»Arusa«, der tilhører Skibsmægler J. G. Jensen, Aarhus, og føres af Kapt. A. Poulsen (tidl. D. D. K.) er paa 411 Brutto Tons og paa 266 Netto Tons og læster ca. 540 Tons. Maskinen er en Deutz-Diesel paa ca. 360 IHK., og Skibets Fart paa Last er 10 Mil.

Forudsat nogenlunde gode økonomiske Forhold for Smaaskibsfarten er det sandsynligt, at Skibe af denne eller lignende Type har stor Chance for efterhaanden at trænge frem paa andre mindre Skibes Bekostning.

### Englands sidste Sejlskib i Randers Havn

Barkentineren »Waterwich«, det sidste engelske Sejlskib, som for 2 Maaneder siden blev solgt til Tallin i Estland, ligger for Tiden i Randers Havn, hvortil det er kommet med Træ fra Finland til Randers Aktie-Tømmerhandel. Skibet er 67 Aar gammelt, og efter endt Udlosning gaar det paany til Finland efter en Ladning Træ.

Dels Dage som Sejlskib er dog snart talt, idet det allerede til Vinter vil blive ombygget til Motorskib.

### Vragrester ved Vestkysten

I disse Dage foregaar der paa Jyllands Vestkyst et Dykkerarbejde, der har vakt stor Opmærksomhed. Skipper Sigurd Damgaard i Hals er med sin Kutter »Eje« paa Vragfiskeri ud for Maarup — og Vraget er den store, engelske Orlogsmand »The Crescent«, der i 1808 gik til Bunds i en forfærdelig Stormnat. Henved 300 Mennesker mistede Livet, 240 af dem ligger paa Maarup Kirkegaard, men det var langt fra alle Ombordværende, der drev i Land — og kun faa blev reddet.

Skipper Damgaard har allerede bragt mange bemærkelsesværdige Ting i Land, saaledes Dele af mange Hundrede Pistoler og Geværer, store Ruller Tovværk, der takket være en særlig Imprægneringsmetode har holdt sig frisk og kan bruges saa godt som nyt. Der er fundet Mængder af gammelt Metal, lige fra grove Nagler til nogle af Officerernes Ordner. Men det, Skipperen leder efter, er endnu ikke fundet: Pengekassen. Sagnet vil vide, at »The Crescent« havde Penge med til Lønninger for hele den engelske Østersøflaade — om det holder Stik vil antagelig snart vise sig.

Skipper Damgaard behøver imidlertid ikke at blive arbejdslos, selv om han ikke finder Pengekassen i »The Crescent«. Der ligger Vrag ved Vrag langs hele Jyllands Vestkyst, Aarhundreders Ofre for Vesterhavets Vildskab.

### Færøernes Fiskeeksport til Italien

Færøernes Eksportsammenslutning har gennemført Salg af 28.000 Pakker Fisk af Labrador style-Kvalitet til Italien. Partiet ventes afskibet omkring Midten af August. Betalingen ordnes paa sædvanlig Maade, nemlig gennem Clearing. Iøvrigt tyder Efterretningerne fra Grønland paa gode Fiskeresultater for Kullerflaaden, der netop i disse Dage afskiber de hidtidige Fangster med de tre Lastdamper, der er kommet til Færingehavn.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

De oversøiske Fragtmarkeder udviste en Smule større Aktivitet i den forløbne Uge.

River Plate Markedet var nærmest uforandret. Der sluttedes adskillige Baade, fortrinsvis 5/6000 Tonnere, til saavel UK. som Skandinavien, ligesom der sluttedes en enkelt Baad til Callao til 15/—. Der er stadig en moderat Efterspørgsel efter Tonnage paa omkring 6000 Tons for Lastning fra September og fremefter til Scheduleraterne.

Fra Australien fandt der en ret stor Udvidelse i Efterspørgslen efter Korn-tonnage Sted og adskillige Baade sluttedes til Scheduleraterne til UK./Cont. for Sept./Okt. Lastning. Efterspørgslen fortsattes for Lastning Sept./Okt. og Novbr.

Ogsaa fra Gulfen og St. Lawrence har der fundet ret betydelig Forretning Sted paa Basis af Minimalraterne.

Iøvrigt har der været lidt Forretning i Majs fra Sydafrika til saavel UK. som til St. Lawrence til uforandrede Rater, ligesom Russerne har taget enkelte Baade for Korn fra Sortehavet til Antwerpen og Rotterdam til Rater omkring 9/9d.

For de øvrige oversøiske Markeders vedkommende skal nævnes, at der stadig er Efterspørgsel efter Tonnage for Scrap fra U.S. Atlantic og Gulf til saavel UK./Gdynia som til Japan. Gulf/UK. sluttedes til 20/6d. Basis 1 Lastehavn, og Northern Range/Gdynia betalte 20/6d. — Scrap til Japan noteredes i 20/6d. fra Golfen. Gulf/Japan paa net terms indikerer \$4.50.

Efterspørgslen efter Tonnage for Sukker fra Cuba/San Domingo til UK./Cont. er stadig støt. Rateniveauet er uforandret omkring 18/— for 5/6000 Tonnere og 17/6d. for større Tonnage.

Fra Pacifikkysten har der været livlig Efterspørgsel efter Tonnage paa fio. Basis fra Vancouver til UK. — En lang Række Baade sluttedes for Lastning fra September til Novbr. til Rater mellem 25/9d., som blev betalt i Begyndelsen af Ugen og 26/6d., som blev betalt i Tirsdags. Største Delen af disse Baade skal laste Korn og Træ. Iøvrigt kan der stadig slutes Scrap fra Pacifikkysten til Japan til omkring \$4.10, ligesom der søges Tonnage for Lumber til Australien, for hvilken

Forretning Befragterne indikerer £7000:— for ca. 500.000 Cbft. bale Baad.

Østens Markeder er stadig rolige. Paa Soyabønne-markedet findes stadig ikke positiv Forretning. Tonnagen tilbyder sig imidlertid til 24/— Basis Dalny— Rotterdam/Hamburg.

Ris fra Saigon til Bordeaux/Rotterdam range sluttedes til 25/6d., hvilket kan gentages. Der kan iøvrigt placeres Tonnage fra Saigon til Forindien for Paddy til omkring 11/6d. a 12/— Basis 4 Lossehavne, ligesom der søges en handy Baad for Ris fra Kohsichang til Cuba/Vestindien til 30/— for Sept. Lastning. — Saigon/Japan indikerer 12/6d. for max. 7000 Ts. Majs.

Fra fransk Indo-Kina kan stadig placeres Tonnage for Anthracit til USNH. til 19/— og til St. Lawrence til 18/6d.

Fra Philippinerne søges Tonnage for en mindre Last Copra til Rotterdam og Hamburg til 40/—.

De indiske Markeder er rolige. En 5500 Tonner sluttedes fra Bombay/Karachi til UK. til 25/— for Linsæd. Kul fra Calcutta til Shanghai sluttedes til 7¼ Rupees.

De europæiske Markeder er støtte. Trælastmarkederne er stadig livlige med støtte, maaske nærmest lidt stigende Rater. Kul fra Østkysten til Danmark/Østersøen er faste. Forth/Korsør betalte f. Eks. 5/1½d. for 3200 Tonner med hurtig Losning.

Kul fra UK. til Middelhavet og Syamerika er uforandret. Wales/Lower Plate sluttedes igen til 9/—, og Wales/Alexandria fik Tonnage til 8/—.

Middelhavet/hjem viser god Efterspørgsel, specielt for de mindre Størrelser paa 25/3500 Tons. Bl. a. sluttedes 2500 Tonner fra Tunis til Hull med Fosfat til 11/6d. — Fra Alexandria sluttedes 8000 Tonner til Hull til 10/— pr. 60 Cbft. for Aug./Sept.

Russerne var ret aktive fra Sortehavet. Kul fra Poti til Boulogne betalte 10/d. for stor Baad.

Timechartermarkedet var ogsaa lidt mere livligt. 8300 Ts. Dieselskib sluttedes for 9 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH. til \$1.25, og 5500 Ts. Diesel fik den gode Rate af \$1.65 for ¾ Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH. til \$1.40, 2500 Tonner for West India Rundtur til \$1.85.

### Prins Valdemars Sarkofag

Østasiatisk Kompagni og Grønlandske Handel har meddelt Prins Valdemars Børn, at de to Selskaber gerne i Fællesskab vil skænke den Sarkofag, hvori den afdøde Prins fremtidig skal hvile i Roskilde Domkirke.

Paa samme Maade skænkede de Prinsesse Maries Sarkofag. Prins Valdemars bliver en nøjagtig Gentagelse af denne, saaledes som den blev udført efter Arkitekt Carl Brummers Tegning. Det er grønlandsk Marmor, der anvendes til Sarkofagerne, og de Blokke, som skal benyttes, er nu ankommet hertil, saa Arbejdet snart kan paabegyndes.

### Gamle »Georg Stage«-Drenge

Foreningen »Gamle Georg Stage-Drenge« afholder Søndag den 27. August Møde i Aalborg. Det er Foreningens første Møde i Jylland.

Foreningen »Gamle Georg Stage-Drenge« blev stiftet den 29. November 1937 og tæller i Dag ca. 300 Medlemmer, unge og gamle. Foreningens Formaal er at samle alle, der har sejlet med Skoleskibet »Georg Stage«, Elever og Officerer. Forbindelsen med Elever, der har bosat sig i Udlandet, tænkes holdt vedlige ved Udgivelse af »Georg Stage Bladet«, og der afholdes Møder og Sammenkomster.

Man har haft megen Glæde af begge Dele, idet der paa de godt besøgte Møder altid har været god og kammeratlig Stemning. Bladet, som udkommer hver Maaned, sendes igennem Postvæsenet til Medlemmerne.

Endvidere er det Mening, at Foreningen vil søge danne en Fond, af hvis Renter der skulde ydes Hjælp til gamle Elever, der paa Grund af Tidernes Ugunst er slaadt ud af Kurs, eller Hjælp til Navigationslever.

Formaalet med Mødet i Aalborg, der afholdes i »Kildene«, er at samle de jyske Medlemmer, saaledes at de kan lære hinanden at kende og sprede Kendskab til den nye Forening.

### Første jugoslaviske Skoleskib i København

København har for Tiden Besøg af det jugoslaviske Marine-Skoleskib, den tremastede Topsejl-Skonnert »Jadran«, der med sin meget høje Rig ligger ved Langelinickajens inderste Del. Det er det første jugoslaviske Skoleskib, der nogensinde har været i København.

Skibet er ualmindelig smukt, og naar man kommer om Bord, finder man, at det indre svarer til det ydre.

Skibets Chef er Kommandør Dimitri Kacic, og Besætningen bestaar af 14 Officerer, 23 Kadetter, 40 Underofficerslever og 50 værnepligtige Matroser.

### 61.445 Kr. i Bjærgeløn

Bjærgelønnen for den jugoslaviske Damper »Nemanja«s Stranding ved Tryggelev Østerskov 1. November sidste Aar er nu udbetalt. Damperen var paa Vej fra Gdynia til Alexandria med ca. 7000 Tons Kul, da den tog Grunden. Svtzer-Damperne »Ægir«, »Svava«, »Sigyn« og »Vulcan« samt 40 Mand fra Bagenkop Bjærgelaug deltog i Bjærgningsarbejdet.

Ved Voldgiftskendelse er Bjærgelønnen nu sat til 61.445 Kr., og heraf faar Bagenkop-Fiskerne 12.400 eller 310 Kr. til hver.

### Norsk Smaaskibsfarts Vilkaar

I »Norges Handels- og Sjøfartstidende« har der været forskellige Artikler fremme angaaende Smaaskibsfartens Assuranceforhold.

Formanden for Kaskoudvalgets Oslo-Komité, Tord Wikborg, tilbageviser nu en af Skibsreder Langfeldt fremsat Udtalelse, hvorefter Kaskoudvalget kan blive en Trust, som har Kvælertaget paa norsk Smaaskibsfart. Udvalgets Formand offentliggør derfor en Statistik over Præmierne og Erstatningerne. Det drejer sig om Perioden 1934—37



og Skibsgruppen 500—1999 Brutto-Ton for et Antal Skibe varierende fra 150—191 for de respektive Aar. Skibene tilhører 108 Rederier, hovedsagelig paa Øst- og Sorlandet. Den totale Bestand af Skibe paa denne Størrelse udgør efter Verita's Oplysninger 536 Skibe pr. 1. Januar 1938.

Statistiken viser følgende Tal:

Betalle Præmier: 8,626,074 Kr., betalte og kalkulerede Erstatninger paa tilsammen 14,423,711 Kr., hvorefter der fremkommer et Tab paa 5,797,637 Kr.

Hertil kommer Agentprovisioner og Administrationsomkostninger.

For 1938 foreligger endnu ikke endelige Tal, men det foreløbige Indtryk er, at man ogsaa for dette Aar maa regne med betydelige Tab.

Selv om disse Tal kun omfatter en Del af alle Skibe i denne Gruppe, er vi ikke i Tvivl om, at hvis Rederne selv samlede Statistik for samtlige Skibe i Gruppen, vilde den vise et lignende Resultat, tilføjer Tord Wikborg.

### Jegindø Fiskerihavn

Jegindø Fiskerihavns Indvielse finder Sted den 5. August. Den nye Havn er omtrent firkanlet med 65—70 Meter lange Moler, langs hvis ydre Sider er rejst en Cementbarriere, ligesom Molerne er støbte af Jernbeton med Søsten som Glacis paa Ydersiden. Havnebassinlet har en Dybde af indtil 8 Fod, og Sejlrenden til Havnen er uddybet til 9 Fod.

Øens ca. hundrede Fiskere har 40 Motorbaade samt en Del Smaabaade, der vil benytte Havnen.

### Aarsmøde

Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i Danmark har afholdt Aarsmøde i Esbjerg.

Formanden, Skibsbygmester Ludvig Johansen, Marstal, aflagde Beretning, hvori han udtalte, at Aaret havde været roligt for Skibsbyggeriet.

Et Forslag fra Bestyrelsen om Optagelse i Arbejdsgiverforeningen blev forkastet.

Til Bestyrelsen nyalgtes Skibsbygger Grøn, København, og K. Petersen, Assens.

Endelig nedsattes et 4 Mands Udvalg til at udarbejde en Prislister for Nybygninger.

### Bjergel Kulterbesætning

Forleden indkom Esbjergkutteren »Zeppelin« med den 4 Mands Besætning fra Esbjergkutteren »Anna Margrethe«, E. 440, der Lørdag Aften var sprunget læk i Nordsøen. Mandskabet var ved Pumperne i ca. 12 Timer, indtil de blev opdagede af »Zeppelin« og bjergel, hvorefter »Anna Margrethe« sank.

### Danmarks hurtigste Toldkrydser

Danmarks hurtigste Toldkrydser hedder »Knud«. Den er af ældre Type, men den er i Stand til at skyde en Fart af 20 miles i Timen.

»Knud« er en tidligere Smuglerbaad, som blev opbragt af Toldvæsenet for en Del Aar siden. Den viste sig at være forsynet med hele 3 kraftige Motorer, og Tolddepartementet fandt i den Grad Behag i Baaden, at den nu ender sine Dage som Patrouillebaad. Den hed tidligere »Neptun«.

### Aalbæk Fiskerihavn

Udvidelsen af Aalbæk Fiskerihavn, der haves i Entreprisen af Firmaet Kjæhr & Trillingsgaard, Aarhus, er nu i fuld Gang. Arbejdet paabegyndtes sidste Efteraar, men forsinkedes i høj Grad af Paalandsvej, der holdt sig i Foraaret, Forsommeren og helt ind i Juni. Den nordre Mole, fra den gamle Havns Ydermole til Havnehovedet, er ca. 150 m lang, er nu saa vidt fremmet, at Spunsvæg er sal, og af Granitsten er paafuldt til over alm. Vandstand. Sydmoelen, der fra Havnepladsen til Tværmolen er 125 m lang og derfra til Havnehovedet er yderligere 100 m lang, er ogsaa sin Fuldendelse nær. Den gamle Havn uddybes til 2½ m, Inder- og Yderhavnen til 2,8 m. Inderhavns Bredde bliver 100 m, Yderhavns ca. 90 m, og Indsejlingen faar en Bredde af 22 m mod den gamle Havns 12 Meters Bredde.

### Valuta-Loven

Handelsminister Kjærhøjl har tidligere bebudet, at Valuta-loven i den kommende Rigsdagssamling vil blive forlængel uden principielle Ændringer, og dette motiverede Ministeren forleden ved at udtale:

— Vi frigiver jo de Varegrupper, der er Mulighed for at frigive, og nu er op imod 50 pCt. af Varerne paa Friliste. Naar det ikke kan anses for ønskeligt for Tiden at ændre Valuta-loven væsentligt, hænger det sammen med, at Administrationen har vist, at den gaar saa langt som muligt med Hensyn til Importvarernes Frigivelse, og at Loven har vist sig smidig nok til at gøre Fyldest under de vekslende Konjunkturer, samt at man nu stort set

maa siges at have naaet Grænsen med Hensyn til Importfrihed, naar ogsaa de beskæftigelsesmæssige Hensyn skal lages.

### Selvig Havn

Akts. Selvig Havn paa Samø har holdt Generalforsamling i Onsbjerg. Havneombygningen vil koste 20.000 Kr. I Havnepenge er sidste Aar indkommet 7145 Kr., Status balancerer med 57.335 Kr., og i Banken staar 23.416 Kr. I Fjor gav Havnen 6 pCt. i Udbytte, men det vedtoges i Aar ikke at udbetale Udbytte paa Grund af Ombygningen.

### Norsk Koncession paa Trawlfiskeri

Den norske Regering har efter Forhandling med Trawlfiskerlauget givet 9 Trawlere hver paa over 50 Tons Koncession paa at drive Trawlfiskeri fra norsk Havn udenfor Territorialgrænsen. Nordmændene er i Færd med at bygge en Del Trawlere. For nylig er i Arendal søsat 2 Trawlere paa 250 Tons til et Rederi i Bergen; de er forsynet med 400 HK Dieselmotorer, udrustet med Ekkolod, Radiotelefon m. m. og løber 10 Knob. Baadene skal paa Fiskeri under Grønland.

### »Holland« køber to hollandske Skibe

Dampskibsselskabet »Holland«, hvis Reder er Kaptajn T. Basse, har købt to Skibe fra Holland. Det ene, som hedder »Willy«, er paa 3.300 Tons d.w. og er bygget i 1918, og det andet, som hedder »Berta«, er paa 2.050 Tons d.w. og er bygget i 1917. Skibene gaar i de nærmeste Dage i Dok i Holland, og derefter vil Overtagelsen finde Sted.

### Nye Fiskekuttere

Paa Frederikssund Skibsværft er en ny Fiskekutter bleven søsat. Kutteren, der er paa 22 Tons, skal have installeret en 75 HK Hundested Motor og elektrisk Installation. Kutteren, der bygges til Fiskeskipper Peder Hvass, Thyborøn, skal anvendes til Fiskeri i Nordsøen og skal være færdig til Aflevering den 15. August.

Paa samme Værft er endvidere under Arbejde en 36 Tons Fiskekutter, hvori der skal installeres en 90 HK Tuxham Motor, ligesom den forsynes med elektrisk Installation, Pejleanlæg, Radio-Sender og -Modtager. Kutteren, der bygges til Fiskeskipper N. Olesen, Esbjerg, skal anvendes til Fiskeri i Nordsøen, og være færdig til Aflevering den 1. September.

### Ny Fyrmester paa Hals Barre

Som meddelt fyldte Distriktsfyrmester Jensen, Hals Barre, i Søndags 70 Aar og er dermed faldet for Aldersgrænsen. I hans Sted er Fyrmester ved Rubjærg Knude Fyr, G. U. Martens Petersen, blevet udnævnt til Distriktsfyrmester.

Som bekendt er Stillingen som Fyrmester ved Hals Barre den største Fyrmester Stilling i Landet.

Martens Petersen, der er 54 Aar gammel, afsluttede sin Navigationsuddannelse i 1909, men blev allerede i 1912 ansat som Fyrassistent ved Dueodde Fyr. I 1920 blev han Fyrmester ved Hyllekrog Fyr og forflyttedes i 1927 til Rubjærg Knude.

### Produktionen af Hvalolie stiger

Verdensproduktionen af Hvalolie er i stærk Stigen. Mens der for faa Aar siden kun produceredes omkring 300,000 Fade Hvalolie, er Produktionen nu oppe paa over 3 Millioner Fade aarligt. Takket være de moderne Fedthærdningsmetoder er Hvalolien, der tidligere næsten udelukkende fandt Anvendelse som Brændstof og Smørelolie, nu blevet et stærkt efterspurgt Ernærings-Raastof. Tyskerne, som i høj Grad udnytter Hvalolien, har regnet ud, at Fedtudbyttet af en normal Hval paa ca. 100 Tons svarer til indtækt mindre end 350 Køers Smøreløse gennem et Aar. Der skal desuden i en Hval af den nævnte Størrelse være lige saa meget Kød og lige saa mange Knogler som f. Eks. i 25 Elefanter eller 65 Stykker Slagtekvæg.

### Aarets Hvedchøst

Det internationale Landbrugsinstitut meddeler, at den samlede Hvedproduktion i 1939 anslaaes til 440 Millioner Centner eller omtrent 14 pCt. lavere end Rekordhøsten 1938. Institutet mener, at Produktionen i 1939 er tilfredsstillende. Den vil være den største siden Krigen bortset fra Aarene 1933 og 1938. Det fremhæves, at Beregningen er foretaget efter tilnærmelsesvis Oversigter for Lande, der endnu ikke har officielle Tal over Høsten, og derfor maa tages med Forbehold.

### De islandske Sildefiskerier

Islands Gesandtskab meddeler:

Ved Udgangen af Ugen, der sluttede den 29. Juli, udgjorde de islandske Sildefiskerier 2195 Tdr. Sild mod 56,299 Tdr. Sild paa samme Tid i Fjor, det til Fabrikkerne indleverede Kvantum Sild udgjorde pr. samme Dato 708,156 Hektoliter mod 397,692 Hektoliter paa samme Tid i Fjor.



## Skibssalg

R. S. Platou A/S, Oslo, meddeler, at s.s. »San José«, som er solgt til Grækenland, opnaaede en Pris af ca. £8-10.0—£9 pr. Tons d.w. Skibet er paa ca. 3000 Tons d.w. tweendeck og bygget 1920.

## PERSONALIA

## Dødsfald

Det danske Petroleumsselskabs Salgsdirektør *Martin Eskildsen* er død, 53 Aar gammel.

Direktør Eskildsen har været knyttet til D. D. P. A. i over 30 Aar. Han begyndte som 23-aarig i Selskabet og avancerede hurtigt, saaledes at han allerede 10 Aar efter blev betroet Stillingen som adm. Direktør for Det islandske Petroleumsselskab, der havde et intimt Samarbejde med D. D. P. A. Det var i 1919. Fire Aar senere vendte han hjem, blev Prokurist og var en Overgang Leder af Selskabets Benzin-Afdeling. Da D. D. P. A.s Salgsorganisation blev lagt om, var han selvskreven til den betroede Post som Salgsdirektør for hele Landet med Domicil paa Hovedkontoret i København.

Lederen af Dansk Danpsskibsrederiforenings Lægekonsultor, Kontorchef *Sophus Munk Plum*, er i Mandags pludselig død, 53 Aar gl.

Kontorchef Plum havde i en Aarrække haft sin Virksomhed ved Lægekonsultoret og var almindelig afholdt. Han var desuden Formand for Bogø-Samfundet.

En kendt Skibsfører, pensioneret Kaptajn i D. F. D. S. *Wilhelm Rasch*, er død, 75 Aar gammel.

Wilhelm Rasch, der var født i Nyborg, kom til Søs i 1878, tog Styrmandseksamen i 1889. I 1890 blev han ansat som Styrmand i D. F. D. S., hvor han i 1907 blev udnævnt til Skibsfører. Under hele Verdenskrigen sejlede han med forskellige Skibe i Færdzonen, og efter Krigen overførte han Krigsfanger af alle Nationer mellem Tyskland og England samt Rotterdam og Harwich. I 1924 sejlede Kaptajn Rasch for Kongen og Dronningen til og fra England med »A. P. Bernstorff« og fik derefter overrakt Ridderkorset af Hans Majestæt Kongen personlig. Fra 1926 var han Fører af Motorskibet »Parkeston«, indtil han i 1929 gik i Land.

Veteran fra 1864, flv. Skibsfører *Erik Fisker*, Thuro, er død, 91 Aar gammel. Den Afdøde var 1874—1913 Ejer og Fører af Skonnernten »Jørgen Ring«.

Fisker var født paa Thuro og kom tidligt ud at sejle. Med Skonnernten »Jørgen Ring« sejlede han i Østersøen og Nordsøen.

## 25 Aars Jubilæum

Dr. polit. *M. Christoffersen* fejrede 1. August 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse i Det østasiatiske Kompagni, hvor han i en Aarrække var nu afdøde Etatsraad H. N. Andersens Sekretær. Dr. Christoffersen har paa fortræffelig Maade været Kompagniets Mellemlid ud til Offentligheden, og samtidig med, at han har udført et betydeligt Arbejde i Kompagniets Tjeneste indadtil har han udadtil været den altid arvaagne og altid elskværdige Formidler af Oplysninger.

Dr. Christoffersen har i de 25 Aar udført sit Arbejde i Hovedkontoret i København bortset fra en Periode, da han var Sub-Manager i United Baltic Corporation i Helsingfors. Han har skrevet flere Bøger, bl. a. Doktordisputatsen om Rutebart som mellemfolkeligt Problem og Frikonkurrencen og den internationale Handel.

Vi ønsker ham til Lykke i Dagens Anledning og ønsker ham endnu en lang Række gode Aar i den Virksomhed, hvor han har gjort saa udmærket Fyldest.

## 90 Aar

Den tidligere Fører af Randers Havnævæsens Isbryder, »Bjørn«, Kaptajn *J. P. Ove* i Randers, fyldte Søndag 90 Aar. Kaptajn Ove er en gammel Kæmpe, der stadig kan glæde sig ved et godt Helbred. Han tog sin Afsked, da han fyldte 74.

## 70 Aar

En af det danske Fyrvæsens kendte Mænd, Distriktsfyrmeister *Axel Peter Jensen*, Hals, fyldte Søndag 70 Aar og falder dermed for Aldersgrænsen. Fyrmeister Jensen er en meget afholdt Mand, ikke alene indenfor sin Elat, men ogsaa mellem Søens Folk.

Fyrmeisteren er Bornholmer, og i 1884 kom han til Søs. Han sejlede nogle Aar paa Langfart med danske, norske og engelske Sejlere. I 1888 afsluttede han sin Navigationsuddannelse.

## 50 Aar

Tirsdag fyldte Medindehaver af Skibsværftet *Ericksen & Grøn* i Skudehavnen, Skibsbygmester *Peder Grøn*, 50 Aar. Peder Grøn er Søn af den berømte Redningsmand Jens Grøn fra Agger. Han kom i Lære paa Jens Laursen & Sønners Skibsværft i Struer og arbejdede senere med Uddannelse for Øje paa forskellige Værfter rundt om i Landet, indtil han i 1923 etablerede sig ude i Skudehavnen sammen med Skibskonstruktør R. Ericksen.

## POSITIONSLISTE PR. 2. AUGUST 1939

## A

s.s. *Aalborg* ank. Grangemouli 29.7.  
s.s. *Aarø*, Hansen, ank. New York 25.7.  
s.s. *Aase* afg. Livorno 20.7. til London.  
m.s. *Aase Mærsk* ank. Colombo 28.7.  
s.s. *Absalon* ank. Sörnäs 22.7.  
m.s. *African Reefer* ank. Esbjerg 15.7.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Shanghai 25.7. til Hongkong hjg.  
s.s. *Agnete* afg. Bordeaux 24.7. til Goole.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Jacksonville 7.7.  
s.s. *Alabama* afg. Santos 17.7. til Madeira.  
s.s. *Alf* afg. Danzig 27.7. til Ghent.  
s.s. *Alfa* ank. Gdynia 25.7.  
s.s. *Algarve* afg. Algier 29.7. til Alexandria.  
s.s. *Algier* afg. Palermo 29.7. til Lissabon.  
m.s. *Almene* ank. Sfax 21.7.  
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Iggesund 28.7. til U.S.A. via Gdynia.  
m.s. *American Reefer* afg. London 25.7.  
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Kbhvn 14.7.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Rouen 26.7.  
s.s. *Anna* pass. Dungeness 23.7.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. Panama 21.7.  
m.s. *Annam*, Borch, ank. Uras 28.7. udg.  
s.s. *Anne* afg. Kbhvn. 26.7. til Danzig.  
m.s. *Argentina* afg. Oslo 1.8. til Christiansand.  
m.s. *Arizona* ank. Rosario 30.7.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. London 18.7.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Britannia Beach 28.7. til San Pedro.  
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Finisterre 1.8. p. R. t. London hjg.  
s.s. *Aslaug* pass. Skagen 23.7. p. R. t. Poole.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, forv. afg. Seattle 28.7.  
s.s. *Astra* ank. Gdynia 21.7.  
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. 54° N. 6° Ø. 30.7. p. R. t. Antwerpen.  
m.s. *Australian Reefer* ank. Rio de Janeiro 21.6.

m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Tientsin 28.6. udg.  
s.s. *Avance* pass. Skagen 25.7. p. R. t. Jacobstad.

## B

s.s. *Belgien* ank. Gdynia 26.7.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Corpus Cristi 24.7.  
s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 31.7. nordover  
s.s. *Bertha* ank. Svendborg 23.7.  
s.s. *Bes* pass. Dunnet Hd. 1.8.  
s.s. *Betta* afg. Tøypport 25.7.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. London 1.8.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Cadiz 29.7.  
s.s. *Birgitte* pass. Skagen 24.7. vestg.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, ank. Danzig 29.7.  
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Uddevalla 29.7.  
m.s. *Bonita*, Farup, pass. Gibraltar 28.7. p. R. t. Boston, Mass.  
m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Kbhvn. 28.7.  
m.s. *Bornholm*, Jørgensen, ank. Santos 24.7.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Rouen 29.7. til Methil.  
s.s. *Brasilien* afg. Madeira 28.7. til Bergen.  
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Fayal 16.7.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Tyne 29.7.  
s.s. *Britta* ank. Setubal 22.7.  
s.s. *Broholm* ank. Mersin 31.7.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. Dennis Head 30.7. p. R. t. Gdynia.  
s.s. *Brynhild* afg. Kbhvn. 1.8. til Leningrad.

## C

m.s. *California* afg. Oslo 6.7. til River Plate.  
m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Panama Kanal 31.7. p. R. t. Los Angeles udg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Montreal 25.7.  
s.s. *Carmen* pass. Gibraltar 23.7.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Corpus Cristi 28.7.  
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 30.7. til Antwerpen.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Suva 28.7.  
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Yap Island 25.7. p. R. t. Dairen udg.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25.7.30

LONDON .....	22,40	MADRID .....	54,00
NEWYORK .....	479,50	AMSTERDAM .....	250,30
BERLIN .....	192,15	STOCKHOLM .....	115,60
PARIS .....	12,80	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	81,45	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	108,25	PRAG .....	16,55
ROM .....	25,35	WARSAWA .....	90,50

m.s. *Chilean Reefer* ank. Rio de Janeiro 2.7.  
 m.s. *Chr. Holm* afg. Fawley 28.7. til Gueria.  
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Tampa 27.7.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Sorel 26.7.  
 s.s. *Christiansborg* ank. Corner Brook 29.7.  
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Aarhus 31.7.  
 s.s. *Clara*, Jensen, ank. Villagarcia 23.7.  
 s.s. *Clara Clausen* afg. Kolding 26.7. til Lübeck.  
 m.s. *Columbia*, Bronér, afg. Trinidad 21.7.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Bayonne 26.7.  
 s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. Prinzapolka 30.7.

## D

s.s. *Dagmar* ank. London 1.8.  
 s.s. *Dagmar* afg. Kirkkonieni 24.7.  
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Bremen 29.7.  
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Flensburg 29.7.  
 m.s. *Danmark* afg. North Shield 31.7. i Dok.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Penang 29.7. til Aden hjg.  
 s.s. *Delaware* afg. Aalborg 19.7. til Jacksonville.

## E

s.s. *E. M. Dalqas* pass. 90 Somil Ø. f. Niton 21.7. p. R. t. Para.  
 s.s. *Ebro* ank. Tunis 30.7.  
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Bathurst 20.7.  
 s.s. *Efte Mærsk* ank. Bayonne 27.7.  
 s.s. *Egholm* ank. Kbhvn. 29.7.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Rotterdam 24.7.  
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Tuxham 18.7.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Mobile Ala. 28.7.  
 s.s. *Elisabeth* ank. Roska Redd 25.7.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Safi 21.7.  
 s.s. *Ellen* ank. Bridgewater 20.7.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Goole 30.7.  
 s.s. *Else* afg. Karlshamn 25.7.  
 s.s. *Emanuel* ank. Liverpool 27.7.  
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. St. John's N.F. 22.7.  
 m.s. *Emma Mærsk* afg. Göteborg 28.7.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Gdynia 31.7.  
 s.s. *Energi* ank. Lampbellton, N. B. 30.7.  
 s.s. *Enigheden* oplagt.  
 s.s. *Erik Boye* ank. Baltimore 20.7.  
 s.s. *Erindring* oplagt.  
 s.s. *Erna* pass. Ushant 25.7.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Seattle 28.7. udg.  
 m.s. *Esso Copenhagen* afg. Nyborg 24.7. til Bay Town.  
 s.s. *Ester* pass. Dover 24.7.  
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, ank. Fowey 27.7.  
 s.s. *Estrid* i Helsingør.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Hull 30.7. hjg.

## F

m.sk. *Fano* afg. Leith 19.7.  
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Antwerpen 25.7.  
 s.s. *Finland* ank. Blyth 26.7.  
 m.s. *Fionia*, Kondrup, afg. Aden 29.7. til Colombo udg.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Danzig 28.7.  
 s.s. *Frankrig* afg. Rouen 26.7. til Goole.  
 s.s. *Fredensborg* afg. Fedalah 29.7.  
 s.s. *Frederiksborg* pass. Lødingen 31.7.  
 s.s. *Freya* ank. Horsens 26.7.  
 s.s. *Frida* ank. Cardenas 22.7.  
 s.s. *Frøde* afg. New York 29.7. til Oslo.  
 s.s. *Fylla* ank. Great Yarmouth 26.7.

## G

s.s. *Georgia* afg. Lissabon 26.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerd* afg. Ghent 25.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Gerda* afg. Gdynia 24.7.  
 s.s. *Gerda Toft* afg. Dakar 27.7.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Nagoya 26.7.  
 s.s. *Gorm* ank. Miami 30.7.  
 s.s. *Grete* pass. Helsingør 25.7.  
 s.s. *Grete Mærsk* afg. Hongkong 28.7.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, afg. Haukipudas 28.7.  
 s.s. *Gudrun* ank. Ghent 27.7.  
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Casablanca 26.7.  
 s.s. *Gunhild* pass. Hammeren 25.7.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Aalborg 21.7.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 22.7. til Chefoo.  
 s.s. *Gyda* ank. London 20.7.

## H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Kbhvn. 29.7.

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Dieppe 27.7.  
 s.s. *Halfdan* i Dok i Frederikshavn.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Færingerhavn 27.7.  
 s.s. *Hanne* ank. Frederikshavn 26.7.  
 s.s. *Hans* ank. Rønne 1.8.  
 s.s. *Hans Broge* pass. Lissabon 24.7.  
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Tyne 1.7.  
 s.s. *Harald* ank. Danzig 29.7.  
 s.s. *Harriet* afg. Palermo 21.7.  
 s.s. *Helene* pass. Helsingør 25.7.  
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 8.7.  
 m.s. *Helvig* pass. Lizard 20.7. p. R. t. Philadelphia.  
 s.s. *Henry Tegner* afg. Rostock 25.7.  
 m.s. *Herdis* afg. Marseilles 20.7. til Aalborg.  
 s.s. *Hilde* ank. Grangemouth 20.7.  
 s.s. *Hindholm* afg. Liverpool forv. 2.8. til Swansea.  
 s.s. *Holland* ank. Zeebrugge 25.7.  
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 31.7.  
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Manila 17.7.

## I

s.s. *Inga*, Holm, pass. 54° N. 6° Ø. 30.7. p. R. t. Gdynia.  
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Fornæs 22.7. p. R. t. Immingham.  
 m.s. *Inge Mærsk* afg. Panama 24.7.  
 s.s. *Inger* afg. Danzig 24.7.  
 s.s. *Inger Toft* pass. Malta 29.7.  
 m.s. *India*, Krarup, afg. Bangkok 1.8. til Manila udg.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Nantes 30.7.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Smyrna 29.7.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 31.7. til Danzig.  
 s.s. *Ivar* afg. St. John 25.7. til Philadelphia.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 31.7.  
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Swansea 28.7.  
 m.s. *Jane Mærsk* ank. Ostermoor 27.7.  
 m.s. *Japos* pass. Brunshüttel 30.7.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Kbhvn. 30.7.  
 s.s. *Jenny* ank. Liverpool 24.7.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Billingham 22.7.  
 s.s. *Johanne* afg. Helsingør 25.7.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Frederikshavn 20.7.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 2.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* ank. Esbjerg 12.7.  
 s.s. *Juliane* ank. Hartlepool 28.7.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Colombo 1.8. til Aden hjg.  
 s.s. *Jutta* pass. Finisterre 24.7.  
 s.s. *Jytte* afg. Kbhvn. 25.7. til Gdynia.  
 s.s. *Jægersborg* pass. Kbhvn. 31.7.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Fredriksted 29.7.  
 s.s. *Kalø*, Brockmann, afg. Amsterdam 11.7.  
 s.s. *Karen* ank. London 28.7.  
 s.s. *Karen Toft* ank. Black River 24.7.  
 s.s. *Katholm* afg. Danzig 31.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Karla* ank. Stettin 24.7.  
 m.s. *Katrine Mærsk* ank. Hamburg 28.7.  
 s.s. *Kejserrinde Dagmar* afg. London 26.7. til Seaham.  
 s.s. *Kentucky* afg. Gdynia 31.7. til Leningrad.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, ank. Aalborg 2.8. udg.  
 s.s. *Kirsten* ank. Portsmouth 22.7.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. London 27.7.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, ank. Danzig 22.7.  
 s.s. *Knud* afg. Aarhus forv. 1.8. til Odense, Gdynia og Danzig.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuellas.  
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Kbhvn. 25.7. til Brake.  
 s.s. *Knut* afg. Ivigtut 21.7.  
 s.s. *Kongean* ank. Holbæk 21.7.

## L

s.s. *Laila* afg. Valparaiso 23.7.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. Marseilles 1.8. hjg.  
 s.s. *Lars Kruse* afg. Immingham 27.7. til Nakskov.  
 s.s. *Laura* afg. London 25.7.  
 m.s. *Laura Mærsk* afg. Boston 28.7.  
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Norfolk 26.7.  
 m.s. *Lexa Mærsk* afg. Los Angeles 11.7.  
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Alexandria 20.7.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Sydney 16.7.  
 m.s. *Lilleaa* ank. Garston 19.7.  
 s.s. *Lilleborg* pass. Lissabon 28.7.  
 s.s. *Lilian* ank. Liverpool 23.7.  
 s.s. *Lily* pass. Helsingør 27.7.  
 s.s. *Linda* afg. Bilbao 25.7.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Leningrad 26.7.  
 s.s. *Lotta* ank. Dunston 24.7.  
 s.s. *Lotte* afg. Dakar 15.7. til Dunkerque.  
 m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires ca. 9.8. til Bergen.  
 m.s. *Lundby* afg. Aberdeen Wash. 27.7. for Taku Bar.  
 s.s. *Lynæs* pass. Ushant 28.7.

## M

s.s. *Magnus* afg. Tallinn forv. 1.8. til Riga og Kbhvn.  
 s.s. *Maja* afg. Kbhvn. 25.7.

m.s. *Malaya*, Kragelund, pass. Messina 30.7. p. R. t. Port Said udg.

s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Danzig 30.7.  
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Hongkong 27.7.  
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 31.7.  
 s.s. *Margrete* ank. Uuras 17.7.  
 s.s. *Marianne* afg. Newport 25.7.  
 s.s. *Maria* ank. Aalborg 6.7.  
 m.s. *Marie Mærsk* ank. Port Arthur 25.7.  
 s.s. *Marie Toft* pass. Finisterre 30.7.  
 s.s. *Marit Mærsk* ank. Calais 27.7.  
 s.s. *Margit* afg. Baltimore 28.7. til Cardenas.  
 s.s. *Marna* ank. New York 18.7.  
 m.s. *Marooco* i Dok i Helsingør 22.7.—4.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, afg. Danzig 26.7.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Sukkertoppen 25.7.  
 s.s. *Maryland* afg. Rio 31.7. til Madeira.  
 s.s. *Marx* ank. Tønsberg 25.7.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. London 20.7.  
 m.s. *Meonia*, Frederiksen, ank. Bangkok 25.7.  
 s.s. *Mercur* afg. Antwerpen 24.7. til Esbjerg.  
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Manila 20.7. til Hongkong.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 1.8.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Iung, Pedersen, ank. Blyth 31.7.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. La Pallice 1.8. til Briton Ferry.  
 s.s. *Najaden* ank. Calais 22.7.  
 s.s. *Nancy* pass. Gibraltar 23.7.  
 s.s. *Nerma* ank. Dunston 27.7.  
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 22.7. til River Plate.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Philadelphia 12.7.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Wiborg 25.7.  
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Baltimore 22.7.  
 s.s. *Niobe* pass. Dungeness 24.7.  
 s.s. *Norco* ank. Danzig 24.7.  
 m.s. *Nordbo* afg. Seattle 13.7. til Yokohama.  
 s.s. *Nordborg* ank. Port de Bouc 31.7.  
 s.s. *Nordby* afg. Danzig 26.7. til London.  
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 18.7. til Kobe.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Buenos Ayres 26.7. til Jacksonville.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Port Arthur 21.7.  
 m.s. *Nordhval* afg. Christobal 7.7. til England.  
 m.s. *Nordkap* afg. Rio Janeiro 10.7. til New York.  
 s.s. *Nordlys* ank. Clyde 23.7.  
 m.s. *Nordpol* ank. Columbia R. 15.7.  
 m.s. *Nordvest* afg. Billingham 12.7. til Yokohama.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Cotonon 29.7.

## O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 1.8.  
 s.s. *Olaf* afg. Antwerpen forv. 1.8. til Kbhvn., Middelfart, Aarhus og Aalborg.  
 s.s. *Olga* afg. Bridgewater 25.7. til Amsterdam.  
 m.s. *Olga S.* afg. Alexandria 19.7. til Haifa.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Casablanca 19.7.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Barbados 30.7.  
 m.s. *Oregon* afg. Buenos Aires 8.7. til Bergen.  
 s.s. *Orion* ank. Immingham 28.7.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Leningrad 26.7.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Para 26.7.  
 s.s. *Ove Toft* pass. Land's End 30.7.

## P

s.s. *P. N. Damm* pass. Dunnet Head 14.7. p. R. t. New York.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Yokohama 29.7. til Kobe udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. London 28.7. til Goole.  
 s.s. *Paula* ank. Wiborg 25.7.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Cebu 29.7. til Saigon hjg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armueles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Los Angeles 26.7.  
 s.s. *Polly* pass. Skagen 25.7.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Dunston/Tyne 28.7.

## R

m.s. *Ragnhild* afg. New York 24.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Randa* afg. Bristol 25.7.  
 s.s. *Riga* ank. Gdynia 28.7.  
 s.s. *Rigmor* ank. Grangemouth 22.7.  
 s.s. *Rikke* ank. Svendborg 25.7.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. forv. 2.8. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Stockton 26.7.  
 s.s. *Robert* pass. Helsingør 20.7.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Soerabaya 24.7.  
 s.s. *Rosenborg* afg. Warrington 29.7.  
 m.s. *Romo* ank. Reykjavik 24.7.

## S

s.s. *Saga* afg. Drammen 31.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Sally Mærsk* afg. Sete 26.7.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Tyne 29.7.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Bayonne 28.7. til Immingham.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Methil 31.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Seine* afg. Dunkirk forv. 1.8. til Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Sejro*, Teilmann-Thomsen, afg. Picton Landing 27.7.  
 m.s. *Selandia*, Væring, pass. Ushant 1.8. p. R. t. Marseilles udg.  
 s.s. *Selma* afg. Las Palmas 25.7.  
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 22.7.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Sydney 31.7. udg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Antwerpen 31.7.  
 s.s. *Sigrid* ank. Helsingborg 25.7.  
 s.s. *Sigrun* afg. Nakskov 31.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Helsingør 30.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Danzig 24.7.  
 s.s. *Skagen* ank. Tyne 31.7.  
 s.s. *Skagerak* pass. Helsingør 24.7. p. R. t. Irvine.  
 s.s. *Skandia* afg. Nyborg 26.7. til Texas City.  
 s.s. *Skjold* afg. Havre forv. 2.8. til Dunkirk, Middelfart, Fredericia og Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Danzig 30.7.  
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 1.8. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, ank. Cebu 27.7.  
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. St. John's 26.7.  
 s.s. *Sophie* ank. Nykøbing M. 24.7.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 1.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Terceira Azores 27.7. p. R. t. Fort de France.  
 s.s. *Stella* ank. London 22.7.  
 m.s. *Stensby* ank. Georgetown 25.7.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 19.7.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Blyth 28.7.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bordeaux 12.7.  
 s.s. *Svanhild* afg. Oslo 2.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm* afg. Methil 29.7. til Næstved.  
 s.s. *Svava* afg. Middelfart forv. 1.8. til Odense.  
 s.s. *Svend Pii* i Helsingør.  
 s.s. *Soborg* ank. London 30.7.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 31.7.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Shanghai 22.7.  
 s.s. *Tanja* ank. Sete 25.7.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Pedro 25.7.  
 s.s. *Teddy* pass. Hollenau 30.7. p. R. t. Cherbourg.  
 s.s. *Tekla* ank. Ghent 15.7.  
 s.s. *Tennessee* afg. Santos 3.8. til Madeira.  
 s.s. *Texas* afg. Houston 31.7. til Norfolk.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Archangelsk 21.7. til Liverpool.  
 s.s. *Tomsk* i Dok i Frederikshavn.  
 s.s. *Tonny* oplagt.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, Manchester 31.7.  
 s.s. *Transporter* ank. Immingham 26.7.  
 s.s. *Trio* afg. Kalundborg 30.7. til Hamburg.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 1.8. til Stettin.  
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 31.7. til Casablanca.  
 m.s. *Tunis* afg. Kbhvn. 1.8. til Antwerpen.  
 m.s. *Tureby* afg. New York 28.7. for Port Alfred og Montreal.

## U

s.s. *Uffe* ank. Kbhvn. 30.7.  
 s.s. *Ulla* afg. Sharpness 26.7.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Kbhvn. 23.7.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Seattle 13.7.

## V

s.s. *Valborg* ank. Landskrona 26.7.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Blyth 30.7.  
 s.s. *Venus* afg. Philadelphia 27.7. til Antilla.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 27.7.  
 s.s. *Viborg* pass. Gibraltar 31.7.  
 s.s. *Viola* pass. Lizard 22.7. p. R. t. Ghent.  
 s.s. *Virginia* afg. Bahia 17.7. til Madeira.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rutefart mellem San Francisco, Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Mackay 29.7.  
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Ivigtut 25.7.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rouen 25.7.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 1.8. forv. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Onega 1.8.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

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

REDERI, OG HANDELSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

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

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



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

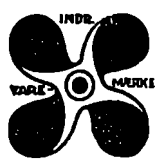
**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

**AARHUS**

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH»



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**O. SWANLJUNG**

Etableret 1903

**BRAHESTAD** (Lapaluoto, Roska, Siiluoeto FINLAND  
& Kalajoki-Rahja)

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-  
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkoco

**ROTTERDAM**

Telephone:  
84880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER &amp; BEFRAGTINGS AGENTER

KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA — Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.****VASA (Finland)**

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 2. August 1939.

Nr. 31.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

2263. (P). Sverige E.-Kyst. Ölandsrev Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 30/2056. Stockholm 1939.)

I Løbet af den seneste Del af August d. A. ombyttes Fyrskibet *Ölandsrev* paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Lufttaagesignal ligesom Radiotelegraf forbliver uforandret, men Reservefyrskibet har intet Radiofyr.

2264. (P). Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Midlertidig Fyrbelysning.

(U. f. s. Nr. 30/2055. Stockholm 1939.)

Den 15. August d. A. iværksættes nedennævnte midlertidige Fyrbelysning:

1. NNW. for *Kalmar Tredingsgrund* paa 56° 39',<sup>52</sup> N. 16° 24',<sup>08</sup> E. udlægges en sortmalet Lystønde, der viser hvidt Hurtigblink, 90 Blink pr. Min.

2. Paa *Norra Midsundsgrundet* Varde paa 56° 39',<sup>44</sup> N. 16° 24',<sup>50</sup> E. tændes et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>6</sub><sup>s</sup>, Mørke 3,<sub>4</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 4,<sub>5</sub> m. Synsvidde: 8 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 260° til c. 125°.

Ovenstaaende midlertidige Fyrbelysning vil blive holdt tændt til omkring 1. Maj 1940.

2265. (T). Sverige E.-Kyst. Hävringe Fyrskib midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 30/2054. Stockholm 1939.)

Fyrskibet *Hävringe* paa c. 58° 33' N. 17° 31' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandret.

(E. f. S. Nr. 29/2119 1939.)

2266. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 30/2049 og 30/2051. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Lystønder er genudlagt paa Station:

*Vänta litets grund* c. 62° 30' N. 18° 15' E. *Vega grundet*. *Gerdas grund*. *Sörgadden*.

(E. f. S. Nr. 50/3561 og 52/3698 1938 og 1/12 1939.)

**2267. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Bonden Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 30/2050. Stockholm 1939.)

I Løbet af August d. A. vil den uforstærkede, hvide Lysvinkel mellem Pejlingerne c. 170° og 218° i Fyret *Bonden* paa c. 63° 26',<sub>1</sub> N. 20° 02',<sub>6</sub> E. blive forstærket og delt i følgende Lysvinkler:

1. Grønt i Pejl. fra c. 170° til c. 183°. 3. Rødt i Pejl. fra c. 199° til c. 218°.
2. Hvidt i — - c. 183° - c. 199°.

Synsvidde: 16 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys.

**2268. (T). Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib midlertidig inddraget.**

(Telegram fra Lodskontoret i Marichamn.)

Fyrskibet *Storbrotten* paa c. 60° 25' N. 19° 13' E. er midlertidig inddraget for Reparation.

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

**2269. Danmark. Sundet. Kalveboderne N. Lystønde udlagt.**

Lystønden *Kalveboderne N.* paa c. 55° 35' N. 12° 31' E. er udlagt paa Station. (Fyr-Fort. Nr. 338.)

**2270. Danmark. Sundet. Flinterenden. Søndre-Flint SE. Klokketønde udlagt.**

Klokketønden *Søndre-Flint SE.* paa c. 55° 36' N. 12° 50' E. er udlagt paa Station. (Fyr-Fort. Nr. 317.)

**2271. (T). Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 30/2066. Stockholm 1939.)

Omkring den 8. August d. A. ombyttes Fyrskibet *Kalkgrundet* paa c. 55° 37' N. 12° 53' E. midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignalering forbliver uforandret.

**2272. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Borgsted Fyr WSW. Bøjer midlertidig udlagt.**

To rødmaalede Bøjer, der er Skibsfarten uvedkommende, er midlertidig udlagt c. 1100 m 250° fra *Borgsted Fyr*, der er beliggende paa c. 54° 54' N. 12° 07' E.

**2273. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Parykhage. Baake genopført.**

*Parykhage* Forbaake paa 54° 47' 09" N. 11° 50' 42" E. er genopført og i Orden. (E. f. S. Nr. 30/2260 1939.)

**2274. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.**

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning, som følger:

a. Skydning med Gevær, Rekylgevær og Maskingevær paa Dagene 12., 14.—19. og 21.—24. August d. A.

b. Skydning med 20 mm Maskinkanon og 37 mm Fodfolkskanon paa Dagene 25. og 26. August, 28. August—2. September samt 5. og 6. September d. A.

Ved ovennævnte Skydninger med Kanon er det forbudt at besejle Farvandet indenfor Linien *Halk Hoved—Schönheyder Banke—Holst Banke—Barsø*.

De nævnte Dage vil der — 1 Time før Skydningens Begyndelse og til Skydningen er slut — være hejst en Kurveballon paa den i Skydeterrænet værende Signalmast (c. 55° 10',<sub>6</sub> N. 9° 38',<sub>8</sub> E.).

(E. f. S. Nr. 1/36 1939.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2275. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib. Radiofyr atter i Virksomhed. Radiofyret ombord i Fyrskibet *Gilleleje Flak N.* paa c. 56° 10' N. 12° 18' E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 30/2261 1939.)
2276. Norge. Oslofjord Ildjernsflu Fyrskib genudlagt.  
(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1939.)  
*Ildjernsflu* Fyrskib er atter udlagt paa Station paa c. 59° 51',<sub>3</sub> N. 10° 38',<sub>3</sub> E. og den midlertidig udlagte Lystønde inddraget.  
(E. f. S. Nr. 26/1965 1939.)
2277. Norge Skagerrak. Grimstad. Rivingen Fyr delvis i Skjul.  
(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1939.)  
Det røde Lys i *Rivingen* Fyr paa c. 58° 18',<sub>1</sub> N. 8° 35',<sub>1</sub> E. er skjult af den gamle Fyrbygning paa *Stangholmen* i Pejlinger fra 331° til 335°.
2278. Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjord. Oksoy Fyr atter tændt.  
(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1939.)  
*Oksoy* Fyr paa c. 58° 04' N. 8° 03' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 12/876 1939.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2279. Svalbard. W.-Spitsbergen. Magdalenefjord. Grund.  
(E. f. S. Nr. 14/841. Oslo 1939.)  
En Grund med 6 m Vand rapporteres at ligge paa 79° 35' 06" N. 10° 37' 04" E. udenfor Mundingen af *Magdalenefjord* og S.-lige Indsejling til *Sorgattet* S. for *Danskeøya*.
2280. Norge. Leirvik. Småskjærbåen. Fyr tændt.  
(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1939.)  
Ved Indløbet til *Leirvik* er paa 70° 37' 27" N. 23° 38' 01" E. paa S.-lige Jernstang tændt et privat Fyr, som viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Lys 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,5 m. Synsvidde: 3,5 Sm. Brændetid: 12. August til 24. April.
2281. Norge. Skrova. Skråven Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.  
(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1939.)  
Taagesignalet ved *Skråven* Fyr paa c. 68° 09' N. 14° 39' E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 12/878 1939.)
2282. Norge. Lofoten. Stamsund SE. Grund.  
(E. f. S. Nr. 14/769. Oslo 1939.)  
En Båe med 5,5 m Vand er fundet paa 68° 07' 02" N. 13° 51' 44" E., 220 m 153° fra *Stamsund* Fyr.
2283. Norge. Selbjørnfjord. Slotterøy Fyr atter tændt.  
(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1939.)  
*Slotterøy* Fyr paa c. 59° 54' N. 5° 04' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 12/879 1939.)
2284. Norge. Jæren. Obrestad Fyr atter tændt.  
(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1939.)  
*Obrestad* Fyr paa c. 58° 39' N. 5° 34' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 12/880 1939.)

2285. Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 3 genudlagt.  
(N. f. S. Nr. 30/3104. Berlin 1939.)  
Fyrskibet *Elbe 3* (*Senator Brockes*) paa c. 53° 58' N. 8° 30' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 24/1806 1939.)
2286. (T). Holland. Nieuwediep. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
(B. a. Z. Nr. 164/2098. 's-Gravenhage 1939.)  
Taagesignalet med Sirene paa det W.-lige Havnehoved paa c. 52° 58' N. 4° 47' E. er indtil videre ude af Virksomhed.
2287. England. Thomsen Munding. West Barrow. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 1644. London 1939.)  
Dybden rapporteres at være aftaget mellem Punkterne 2,7 Sm 54° og 3,5 Sm 61° fra *West Barrow Baake*.  
c. 51° 36' N. 1° 10' E.
2288. (T). Skotland. Firth of Forth. Tønder midlertidig udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1659. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 29/2155 1939 annulleres og erstattes med:  
En Tønde er udlagt paa hver af nedennævnte Steder i vedføjede Afstande og Retninger fra *Isle of May høje Fyr*, der er beliggende paa c. 56° 11' N. 2° 33' W.:  
a. 1,2 Sm 279°. c. 3,1 Sm 279°.  
b. 2,2 Sm 279°.

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

2289. (T). England S.-Kyst. Spithead Anduvning. Lystønder udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1597. London 1939.)  
To sorte Lystønder, der viser hvidt Et-Blink er midlertidig udlagt henholdsvis 3 Sm 87° og 2,6 Sm 228° fra *Nab Taarn*, der er beliggende paa c. 50° 40' N. 0° 57' W.
2290. England W.-Kyst. Milford Haven. Lystønde genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 1646. London 1939.)  
Lystønde „No. 2“ paa c. 51° 42' N. 5° 04' W., 1,1 Sm 288° fra Flagstangen paa *Popton Point*, er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 51/3970 1937.)
2291. (T). England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bjergningsarbejder midlertidig indstillet. Fortøjtønder midlertidig udlagt. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1657. London 1939.)  
Bjergningsarbejderne paa c. 53° 35' N. 3° 57' W. er midlertidig indstillet. Et større Antal Fortøjtønder er udlagt i Nærheden. Skibe anmodes om ikke at komme indenfor 2 Sm Afstand fra ovennævnte Plads.  
(E. f. S. Nr. 26/1918 og 20/2157 1939.)
2292. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Opmaalingsbaaker inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1658. London 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 28/2087 1939 er de deri omtalte Opmaalingsbaaker atter inddraget.  
c. 53° 35' N. 3° 57' W.  
(E. f. S. Nr. 28/2087 1939.)



## MAANEDSOVERSIGT

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

### I. Østersøen.

- 1939  
1/2 Østersøen. *Adlergrund* Fyrskib N. Vrag „*Katharina Peppa*“. Vrag afmærket.  
1/14 Tyskland. *Stolpe Banke* S. Vrag „*San Matteo*“. Vraglystøndes Plads.  
1/17 Tyskland. *Kieler Fjord*. Advarsel.  
7/486 Polen. *Danzig Bugt. Gdynia*. Fyr midlertidig forandret. Oplysning om Kabler.  
9/645 Tyskland. *Kieler Bugt. Sliminde* SE. Oplysning om Vrag.  
14/1023 Danmark. *Bornholm. Hasle Havn* midlertidig lukket. Havnefyr midlertidig slukket.  
22/1642 Estland. *Finske Bugt. Ihasalu*. Skydeøvelser og Bombekastning. Advarsel.  
23/1707 Sverige S.-Kyst. *Ystad E.* Bombekastnings- og Skydeøvelser.  
24/1792 Estland. *Finske Bugt. Tallinn* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
27/1976 Finland. *Bottniske Bugt. Oulu-Ulkokrunni*. Nye Fyr tændes.  
29/2113 Danmark. *Lolland S.-Kyst. Rødby Havn*. Dybde i Indsejlingen aftaget.  
29/2114 Danmark. *Fakse Bugt. Bogestrom* Lys- og Fløjtetønde E. Vrag.  
29/2115 Danmark. *Bornholm. Hammeren* Fyr i Uorden. Fyr forandres.  
29/2126 Estland. *Finske Bugt. Tallinn* Anduvning. Skydeøvelser. Advarsel.  
30/2200 Sverige E.-Kyst. *Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna*. Fartbestemmelser.  
30/2204 Sverige. *Bottniske Bugt. Västra Banken* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
30/2208 Finland. *Finske Bugt. Jussarö—Utö*. Midlertidige Fyr tændes. Advarsel.  
30/2211 Finland. *Finske Bugt. Ruuskeri (Rödskär)* Fyr. Tangesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
30/2212 Letland. *Riga Bugt. Kolkasrags* Fyr. Oplysning om Taagesignal.  
31/2263 Sverige E.-Kyst. *Olandsrev* Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
31/2264 Sverige E.-Kyst. *Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden*. Midlertidig Fyrbelysning.

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

- 1939  
1/19 Danmark. *Sundet. København*. Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/20 Danmark. *Sundet. Drogden*. Vrag „*Artemis*“.  
1/21 Danmark. *Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.  
1/22 Danmark. *Sundet. Køge Bugt. Avedøre*. Skydning. Advarsel.  
1/23 Danmark. *Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt*. Skydeøvelser. Advarsel.  
1/25 Sverige. *Sundet. Malmö Havn*. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
1/26 Sverige. *Sundet. Skanör Havn*. Sømærker midlertidig inddraget.  
1/28 Danmark. *Smaalandsfarvandet*. Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedø* Fort.  
1/30 Danmark. *Store-Bælt. Mullerup Havn*. Indsejlingsrende tilsandet.  
1/33 Danmark. *Lille-Bælt. Bogense*. Oplysning om Dybde i gravet Rende.  
1/34 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia*. Havnebygningsarbejder. Advarsel.  
1/35 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia*. Skydning.  
1/36 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.  
1/37 Danmark. *Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre*. Skydeøvelser. Advarsel.  
1/38 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa*. Oplysning om Fyrbelysning.  
11/789 Sverige. *Sundet. Ven*. Nyt Fyr tændes. Taagesignal oprettes.  
11/790 Sverige. *Sundet. Ven. Haken* Fyr forandres. Taagesignal forandres.  
20/1487 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bogo* Vinkelfyr slukkes midlertidigt. Midlertidig Ledefyrlinie oprettes.

- 25/1846 Danmark. Sundet. Koge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 26/1904 Danmark. Sundet. Stubben. Kloaktaarn opføres.  
 27/1981 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Opmudringsarbejder. Lystønde og Tønde midlertidig flyttet.  
 27/2038 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Tilsanding. Afmærkning  
 30/2219 } midlertidig flyttet.  
 28/2067 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkobing—Navers Grund. Oprensning af Sejllob. Advarsel.  
 28/2069 } Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsore. Skydeøvelser. Advarsel.  
 29/2134 }  
 29/2128 Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 29/2131 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.  
 30/2217 Danmark. Sundet. Kronborg Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
 30/2218 Danmark. Sundet. Koge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidigt spærret. Advarsel.  
 30/2220 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.  
 31/2271 Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 31/2274 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.  
 31/2322 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1939  
 1/39 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.  
 1/40 Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Puller. Advarsel.  
 1/42 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.  
 8/630 Danmark. Limfjorden. Den uddybede Rende over Lagstør Grunde. Tilsanding.  
 10/724 Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn udvides. Advarsel.  
 12/944 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejde. Advarsel.  
 18/1392 }  
 16/1171 Danmark. Isefjord. Bramsnæsvisg. Skydning med Torpedoer. Advarsel.  
 16/1172 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.  
 17/1247 Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.  
 17/1314 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Oplysning om Fyr.  
 20/1553 Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn. Oplysning om Dybde.  
 23/1784 Danmark. Kattegat. Læso N.-Kyst. Østerby Havn. Dækmole under Bygning. Advarsel.  
 24/1801 Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 26/1908 Sverige. Kattegat. Nidingen Fyr. Taagesignal forandres.  
 27/1984 Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Oplysning om Dybde.  
 27/2040 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.  
 28/2071 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.  
 28/2112 Danmark. Limfjorden. Salling Sund. Glyngore Vinkelfyr NW. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 29/2135 Danmark. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 30/2221 Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydeøvelser. Advarsel.  
 30/2222 Danmark. Kattegat. Sejero Bugt og Farvandet E. for Samsø. Flaadeøvelser. Advarsel.  
 30/2223 Danmark. Kattegat. Sejero Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1939  
 1/54 Belgien. Wandelaar Fyrskib E. Vrag „Nippon“.  
 1/55 Belgien. West Hinder Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 1/58 England. Kay Sand Channel. Farligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 8/425 Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.  
 7/503 }  
 10/736 } Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer. Lystønder flyttes. Vagt-  
 15/1099 } skibe udlægges. Advarsel. Midlertidig Afmærkning.  
 17/1316 }  
 25/1859 }  
 8/576 Nordsøen. Humber Fyrskib E. t. N. Vrag „Katina Bulgaris“.  
 9/855 Tyskland. Borkum N. Vrag „Wiborg II“ afmærket.  
 12/888 England. Sunk Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 15/1100 Skotland. Bass Rock. Fyrs Lysevne formindskes midlertidigt.  
 22/1666 England. Haisboro Fyrskib ombyttes.  
 23/1731 Tyskland. Helgoland Bugt. Tønder midlertidig udlagt.  
 23/1736 England. Tyme og Blyth Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
 27/1904 Danmark. Kallesmærsk Hede. Skydning fra Flyvemaskine og Bombekastning.  
 30/2233 England. Harwich. Undervandshindringer udlagt og afmærket med Lystønder.  
 31/2286 Holland. Nieuwediep. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

## Island og Færøerne.

- 1989  
 1/69 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðabreki Grund fundet.*  
 1/60 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*  
 26/1920 *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.*

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1989  
 1/64 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*  
 1/65 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*  
 1/66 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*  
 1/67 } *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vøjrmeldinger og Navigationsefterretninger af*  
 6/463 } *særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vøjrmeldinger*  
 } *pr. Radiotelefon.*  
 1/68 *Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte*  
*Isberetninger.*  
 1/69 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af*  
*særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.*  
 1/70 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*  
 1/71 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*  
 1/72 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske*  
*Farvande.*  
 1/74 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*  
 1/76 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*  
 2/156 *Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvande.*  
 2/157 *Britiske Øer og Nordsoen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*  
 2/158 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*  
 3/233 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelser*  
*i danske Farvande.*  
 6/464 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*  
 12/941 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.*  
 12/946 *Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.*  
 15/1155 *Sverige. Opmaalingsarbejder 1939. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation.*  
*Advarsel.*  
 17/1313 *Sverige. Midlertidig Udvidelse af Sendetider for visse Radiofyr.*  
 23/1777 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.*  
 26/1964 } *Spanien. Oplysning om Sejlads på spanske Havne.*  
 28/2110 }  
 31/2321 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.*

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

### 2293. Færøerne. Syderø. Porkere Næs Fyr. Ny Lysvinkel.

En grøn Lysvinkel er indlagt i *Porkere Næs Fyr* paa  $61^{\circ} 29' (12'') \text{ N. } 6^{\circ} 41' (43'')$  W., saaledes at Fyret nu lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra  $152^{\circ}$  til  $299^{\circ}$ .    3. Grønt i Pej. fra  $323^{\circ}$  til  $354^{\circ}$ .  
 2. Rødt i — -  $299^{\circ}$  -  $323^{\circ}$ .    4. Hvidt i — -  $354^{\circ}$  -  $56\frac{3}{4}^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 18/1368 1939. Kort Nr. 84 og 83. Færøske Lods Side 43 og Tillæg Nr. 2. Side 3. Fyr-Fort. Nr. 809.)

### 2294. Afrika W.-Kyst. Cape Dra'a N. Grund.

(N. t. M. Nr. 1617. London 1939.)

En Grund med  $7,8 \text{ m}$  Vand er fundet paa  $28^{\circ} 53' 15'' \text{ N. } 10^{\circ} 52' 45'' \text{ W.}$

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

### 2295. Honduras Bugt. Heredia Shoal. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1652. London 1939.)

Det røde Blinkfyr paa c.  $15^{\circ} 51' \text{ N. } 88^{\circ} 40' \text{ W.}$  er forandret til at vise grønt Et-Blink hver  $3^{\text{s}}$ . Flammens Højde:  $4,6 \text{ m}$ . Fyrpæl med Platform. Fyret er ubevogtet. (E. f. S. Nr. 12/875 1938.)

### 2296. Chile. Port Talcahuano. Vrag.

(N. t. M. Nr. 1651. London 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa  $36^{\circ} 42' (10'') \text{ S. } 73^{\circ} 06' (00'') \text{ W.}$ ,  $0,42 \text{ Sm}$  fra *Apostadero Molefyr*.

### 2297. Mexiko W.-Kyst. Sihuatanejo Bugt. Punta Garrobo. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1608. London 1939.)

Paa c.  $17^{\circ} 36' \text{ N. } 101^{\circ} 33' \text{ W.}$ ,  $1,05 \text{ Sm}$  fra *Black Rock Fyr*, er tændt et Fyr, *Punta Garrobo Fyr*, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^{\text{s}}$ . Flammens Højde:  $43 \text{ m}$ . Synsvilide:  $14 \text{ Sm}$ . Hvidt Stentaarn. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 17/1279 1939.)

### 2298. Mexiko W.-Kyst. San José Point S. Grund.

(N. t. M. Nr. 1640. London 1939.)

En Grund med  $10,5 \text{ m}$  Vand er fundet paa c.  $31^{\circ} 27' \text{ N. } 116^{\circ} 35' \text{ W.}$ ,  $1 \text{ Sm}$   $186^{\circ}$  fra *San José Point*.

### 2299. Mexiko W.-Kyst. San Diego S. Luftfyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1639. London 1939.)

Paa c.  $32^{\circ} 30' \text{ N. } 117^{\circ} 01' \text{ W.}$ ,  $7,8 \text{ Sm}$   $129^{\circ}$  fra *San Diego Radiopejlstation*, er tændt et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

### 2300. Rusland. Sorte Hav. Korch-Yenikale Stræde. Tuzlinski Fyrskib ombyttet.

(N. t. M. Nr. 1559. London 1939.)

*Tuzlinski Fyrskib* paa c.  $45^{\circ} 13' \text{ N. } 36^{\circ} 27' \text{ E.}$  er ombyttet med en rødinalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $2^{\text{s}}$ .

**2301. Syrien. Ras Beirut. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1515. London 1939.)

Ras Beirut Fyr paa c. 33° 54' N. 35° 28' E. er forandret til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 12/925 1939.)

**2302. Palæstina. Jaffa Anduvning. Rørledning. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 1649. London 1939.)

En Fortøjtønde er udlagt paa 32° 06' 36" N. 34° 45' 54" E.  
Fra ovennævnte Tønde gaar en Rørledning i Retningen 106° til Kysten.  
Søfarende anmodes om at udvise Forsigtighed under Besejlingen af dette Sted.

**2303. Ægypten. Port Said Anduvning. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1605. London 1939.)

1. Lystønden med hvidt Et-Blink paa 31° 19' (30") N. 32° 21' (45") E. er permanent inddraget.
2. Lystønden paa 31° 19' (20") N. 32° 21' (45") E. er forandret fra at vise grønt Et-Blink til at vise grønt, fast Lys. Topbetegnelsen er fjernet.
3. Lystønden c. 0,33 Sm SE. for (2) er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise rødt, fast Lys. Topbetegnelsen er fjernet.
4. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa c. 31° 20' N. 32° 22' E., 5,08 Sm 37° fra *Port Said* hvide Blinkfyr.
5. En sortmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt 0,35 Sm 127° fra (4).

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****2304. Forindien W.-Kyst. Cambay Bugt. Undervandshindring.**

(N. t. M. Nr. 1592. London 1939.)

En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 21° 42' N. 72° 21' E., 4,03 Sm 88° fra *Gogha* Fyr.

**2305. Ceylon S.-Kyst. Galle Harbour. Fyr tændt. Signalstation flyttet.**

(N. t. M. Nr. 1619. London 1939.)

Paa Spidsen af *Utrecht Bastion* er paa c. 6° 01' N. 80° 13' E., 244 m 72° fra *Pointe de Galle* Fyr, tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt, rundt Taarn.  
De to hvide, faste Fyr, der tidligere vistest fra *Pointe de Galle*, er permanent nedlagt.  
Signalstationen er flyttet til det nye Fyr fra *Neptune Bastion*.  
Det gamle Fyrtaarn vil i den nærmeste Tid blive revet ned.  
(E. f. S. Nr. 27/2015 1939.)

**2306. (P). Ceylon E.-Kyst. Trincomali Harbour. Pier under Bygning. Midlertidigt Fyr.**

(N. t. M. Nr. 1618. London 1939.)

Et rødt, fast Fyr er midlertidigt tændt paa 8° 33' (30") N. 81° 11' 45" E., c. 0,4 Sm 122° fra det røde, faste Fyr paa Jernbanepieren i *China Bugt*. Fyret afmærker Yderenden af en Pier, der er under Bygning, i Retning 226° mod Kysten.

**2307. Bengalske Bugt. Andamanerne. Port Blair. Skær.**

(N. t. M. Nr. 1620. London 1939.)

Et Skær med 7,3 m Vand rapporteres at ligge paa c. 11° 40' N. 92° 46' E., 0,47 Sm 211° fra Yderenden af den NW.-lige Mole paa *Ross Island*.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2308. Sunda Øerne. Rio Øhav. S.-lige Indløb til Dorian Stræde. Grund.  
(B. a. Z. Nr. 166/2144. 's-Gravenhage 1939.)  
En Grund (Sand) med en mindste Dybde af  $8\frac{1}{4}$  m ligger paa  $0^{\circ} 35' 33''$  N.  $103^{\circ} 52' 03''$  E.
2309. Sunda Øerne. Gaspar Stræde. Selio S. Oplysning om Dybde.  
(B. a. Z. Nr. 159/2025. 's-Gravenhage 1939.)  
Dybden paa den i Kortet angivne  $5\frac{1}{2}$  m Pulle paa c.  $3^{\circ} 19',7$  S.  $107^{\circ} 32',7$  E. er 9 m. Bundarten er Sand.
2310. Sunda Øerne. Makassar Stræde. Laars Banken E. Oplysning om Greve Riff.  
(B. a. Z. Nr. 158/2026. 's-Gravenhage 1939.)  
*Greve Riff's* nøjagtige Plads er  $5^{\circ} 57' 30''$  S.  $118^{\circ} 25' 21''$  E., c.  $1,5$  Sm NNW. for den i Kortet angivne Plads. Revet har et Gennemsnit paa c.  $1,1$  Sm. Mindste Dybde er 11 m. Revet, der bestaar af hvidt Sand og Sten, antager let en mørkere Farve.
2311. Sunda Øerne. Molukske Øhav. Ceram S.-Kyst. Amahai. Ladebro findes ikke.  
(B. a. Z. Nr. 166/2142. 's-Gravenhage 1939.)  
Ladebroen paa c.  $3^{\circ} 20',2$  S.  $128^{\circ} 55',1$  E., c.  $0,25$  Sm W. for *Amahai*, eksisterer ikke mere.
2312. Sunda Øerne. Molukske Øhav. Misool N. Oplysning om Grund.  
(B. a. Z. Nr. 166/2143. 's-Gravenhage 1939.)  
Den i Kortet angivne  $\frac{1}{4}$  m Pulle paa c.  $1^{\circ} 36',5$  S.  $130^{\circ} 23',5$  E. er delvis helt tør.
2313. (P). Sunda Øerne. Borneo W.-Kyst. Tambelan Islands. Grunde.  
(B. a. Z. Nr. 161/2062. 's-Gravenhage 1939.)  
Følgende nye Grunde er fundet:  
a. En Grund med 1 m Vand paa  $0^{\circ} 58' 07''$  N.  $107^{\circ} 28' 48''$  E.  
b. En Grund med  $3\frac{1}{2}$  m Vand paa  $0^{\circ} 58' 05''$  N.  $107^{\circ} 29' 03''$  E.  
c. En Grund tør ved Lavvande paa  $0^{\circ} 57' 47''$  N.  $107^{\circ} 28' 42''$  E.
2314. (P). Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. South Natuna Islands. Braad.  
(B. a. Z. Nr. 159/2039. 's-Gravenhage 1939.)  
Braad rapporteres at være observeret paa c.  $2^{\circ} 04',7$  N.  $109^{\circ} 04',7$  E., 2500 m 292° fra *Meroendoeng* Fyr.
2315. (P). Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Great Natuna Island. Grunde.  
(B. a. Z. Nr. 159/2038. 's-Gravenhage 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/1006 1939 meddeles, at flere Undervands-hindringer er observeret i Nærheden af den i ovennævnte E. f. S. omtalte Pule paa c.  $3^{\circ} 51',5$  N.  $107^{\circ} 58',5$  E.  
(E. f. S. Nr. 13/1006 1939.)
2316. Cochinchina. Hatien. Ledefyr forandret.  
(B. a. Z. Nr. 166/2145. 's-Gravenhage 1939.)  
Det hvide, faste Bagfyr paa c.  $10^{\circ} 22'$  N.  $104^{\circ} 28'$  E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 12 Sm.
2317. Aleuterne. Unimak Pass. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 1638. London 1939.)  
Dybden paa c.  $54^{\circ} 17'$  N.  $165^{\circ} 17'$  W., c.  $4,8$  Sm  $14^{\circ}$  fra *Tanjinak Island*, er  $6,9$  m og ikke, som angivet i Kortet,  $7,3$  m.
2318. Australien. Queensland. Corbett Reef. Baake genopført.  
(N. t. M. Nr. 1622. London 1939.)  
Baaken paa c.  $14^{\circ} 04'$  S.  $144^{\circ} 01'$  E. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 22/1697 1939.)

2319. Australien. Queensland. Eden Reef. Baake nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 1584. London 1939.)  
Baaken paa E.-Siden af *Eden Reef* paa c. 14° 05' S. 143° 55' E. er permanent nedlagt
2320. Australien. Queensland. Cleveland Bugt. Platypus Channel. Oplysning om Dybde.  
(A. a. N. Nr. 25/130. Sydney 1939.)  
Mindste Dybde i *Platypus Channel* er nu 6,7 m. c. 19° 14' S. 146° 51' E.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

2321. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.  
(N. t. M. Nr. 1674. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 29/2198 1939 annulleres og erstattes med:  
Paa Grund af Isforholdene er man fra den 26. Juli d. A. gaaet over til at anvende *Rute C* saavel for E.-gaaende som for W.-gaaende.  
E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 42° N.  
W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 43° N.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korts eller  
Højs Nr.

- England:*
- N 3866 Cuba, middle sheet  
Limits. — Lat. 19° 36' — 23° 56' N.  
Long. 77° 35' — 80° 38' W.
- N 460 Red Sea. — Massawa harbour including Khor Dakliyat and Massawa south anchorage.  
Limits. — Lat. 15° 34' 39" — 15° 39' 56" N.  
Long. 39° 26' 10" — 39° 29' 46" E.
- R 335 Bermuda islands, eastern sheet.  
R 1147 Africa. Cape Verde to Cape St. Ann.  
R 2555 Port of Algiers.  
R 3397 Japan. Hamada ko and approaches.  
R 3402 Solomon islands. Ysabel island.  
† 460 Massawa harbour.

## Tillæg.

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

2322. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.  
Ved Kontrolmaalingen den 31. Juli d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,7 m.  
c. 54° 50',<sub>0</sub> N. 10° 33',<sub>1</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 27/1982 1939.)
2323. (T). Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs Vinkelfyr midlertidig slukket.  
*Trælle Næs* Vinkelfyr paa c. 55° 38' N. 9° 52' E. er for Tiden slukket. Fyret vil snarest blive bragt i Orden.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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



## HUGHES EKKOLOD

kan installeres uden  
at tage Skibet i Tør-  
dok eller gennemskæ-  
re Bundpladerne.  
Registrerer Bundens  
Profil og Beskaffenhed.



## HUGHES KOMPASSER

besidder den lavest ek-  
sisterende Svingnings-  
periode og den største  
Modstandsdygtighed  
mod Rystelser.

**ALFRED RAFFEL A/S**  
KØBENHAVN K., C. 6395

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.



**GAMLE**  
eller  
**HOF**



## + DANSKE HAVNE +

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,6—8,5 m. Ved Langeliniekaen 0,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islanda Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gaasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghava Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sjelffartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bojer, Pølse 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. Moderat Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frlaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

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

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

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Loosning og Ladning. I Frihavnen besørger Loosning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tardokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 15.000 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater. 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet). 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrømkælen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Traekhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsavgang. Lodsavgang efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsøring ved D.F.D.S.s og Svitzers Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Loosning og Ladning: Loosning og Ladning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperoner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttedæ. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frlager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 8,3 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 Lodsavgang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejskibe 20—30 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 8 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneavgang pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelffartøjer, reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakter af 1803 midlertidig fordoblet. Kulfylder dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Loosning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tardokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydeokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsbyggerier og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneavgang for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastavgang 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Loosning og Ladning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tardokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lodsavgang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodakraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,6—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt bølset. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varesafgift: Moderat. Bugsøring u. fornødt. Ingen Lodsavg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loos. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Sjelffartøjsfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 32

TORS DAG 10. AUGUST 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### STADIG NYE SUBSIDIER

Nu skal ogsaa Australien yde Subsidier til sin Skibsfart. Det meddeles saaledes, at den australske Regering har besluttet at fordele et Beløb paa 150.000 £ fordelt over tre Aar, dog kun til de smaa Skibe mellem 100 og 1500 Tons.

Der synes ingen Ende at være paa disse Subsidiefor-slag. Men der er ikke andet for dansk Skibsfart at gøre end at se Sandheden i Øjnene og fastholde sin Stilling. Det finder ogsaa Udtryk i de Linier, som »Børsen« forleden bragte i Forbindelse med de af os saa ofte omtalte engelske Subsidielove:

Som foran nævnt, tager den Støtte, der ydes den britiske Rute-fart, specielt Sigte paa Konkurrencen med udenlandsk Skibsfart, som under en eller anden Form modtager offentligt Tilskud eller Støtte. Dette understreger meget stærkt den kløge Holdning, som dansk Skibsfart stadig har indtaget ved ikke under nogen Form at søge Statsmagtens Bistand, men tværtimod helt ud at ville klare sig selv. Men det understreger tillige Statsmagtens Ansvar, og det ganske forkastelige i, at man gennem Ekstra-Skatter under den ene eller den anden Form berøver Skibsfarten de nødvendige Midler til at udvide Tonnagen og underbygge Driften. Det er en kortsynet Politikk, som i det lange Løb vil hævne sig paa Skibsfarts-Erhvervet til Skade for Landet. Skibsfartens Virksomhed er saa betydningsfuld og dens Ønsker om helt ud at være selvhjulpen, saa anerkendelsesværdig, at den har Krav paa den videst mulige Forstaaelse fra det Offentliges Side.

### FRAGT-KONKURRENCEN MELLEM HAMBURG OG KØBENHAVN

Fra tysk Side arbejdes der i Øjeblikket meget stærkt for at Hamburgs Havn skal drage Trafiken til sig, og dette vil ganske naturligt faa sin Indvirkning paa Transithandelen til Danmark. Det er for saa vidt ikke noget nyt. I Begyndelsen af Aaret fandt forskellige Nedsættelser Sted i Omladningstaksten for visse Varer, men det nye, der nu er sket, er, at Hamburgs Havn fra 1. August har foretaget en meget betydelig Reduktion af Omladningstaksterne for Korn til danske Havne, — en Reduktion, der maa faa Betydning i første Række for Københavns Frihavn som Omladnings-havn og for den mindre danske Skibsfart.

Reduktionen skal foreløbig gælde fra 1. August til 31. December, og synes altsaa at være et Forsøg. Nedsættelsen gælder alle Omladningstakster for Korn til Danmark. Den er inddelt i forskellige Zoner, som f. Eks. denne:

Haardt Korn, der hidtil som Omladningstakst fra Hamburg til Havne ved Jyllands Østkyst (nordligst Aarhus), Fyn og Østsjælland (incl. København), har andraget 4 sh. 10 d., er nedsat til 3 sh. 6 d. Til Jyllands Østkyst nordligst Aalborg er Raten nedsat fra 5 sh. 4 d. til 4 sh. og for Roskildefjord, Bornholm, Frederikshavn og Limfjorden vest for Aalborg fra 6 sh. 2 d. til 5 sh.

En saadan Nedsættelse vil ikke alene ramme Skibsfarten paa Danmark, saavel den, der bringer Kornet til Landet, som de mange Smaaskibe, der har en væsentlig Del af deres Erhverv ved at transportere Kornet i mindre Partier ud over Landet, men tillige Kø-

benhavns Frihavn og de store Provinshavne, som fungerer som Omladningsstationer, og Virkningerne vil ad disse Veje virke tilbage paa Beskæftigelsen af Havnearbejdere, Speditører og mange andre.

Dette Fremstød fra Hamburg Havns Side tilsigter naturligvis at tilføre Havnen forøget Trafik, men man kan ikke se bort fra, at den ogsaa har valutamæssig Interesse for Tyskland. Efter den skete Nedsættelse af Omladningstaksten, hvoraf Fragten til Smaaskibene er en væsentlig Del, regner man med, at Transporterne fra Hamburg til Danmark vil ske med tyske Skibe. Disse faar deres Betaling i Mark, medens Betalingen fra Modtagerne sker i Pund og Shillings, og der tilføres derved Landet Deviser i engelsk Valuta.

Indenfor Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe er man ganske naturligt stærkt optaget af det skete, og Forretningsføreren, cand. polit. *Borch-Johansen*, udtaler bl. a., at det vil være et haardt Slag for den danske Smaaskibsfart. Man vil da heller ikke fra Foreningens Side se stillende til, at Brodet tages ud af Munden paa dens Medlemmer. Der er ikke Tvivl om, at det tildels er valutamæssige Aarsager, der har bevæget Hamburgs Havn og Tyskland til dette usædvanlige Skridt. Forholdet er det, at der slet ikke kan sejles til de nedsatte Rater, hvorfor det maa være interne Subsidier, der gør det muligt for Tyskland at gennemføre denne Ordning. En saadan Udvikling, der ikke kan være baseret paa forretningsmæssige Beregninger, vil ikke kunne undgaa at faa den største samfundsmæssige Betydning for Landet, idet de Skridt, der er taget, synes at have til Maal at skaffe sig hele Omladningstrafiken til danske Havne. Saavel Havnene som den danske Smaaskibsfart — som iøvrigt ogsaa andre interesserede — maa naturligvis søge at værge sig.

»Jeg vil anse det for sandsynligt,« udtaler Forretningsfører Borch-Johansen til os, »at Repræsentanter for de forskellige Faktorer, der er interesserede i at bevare Omladningen her i Landet, i nærmeste Fremtid vil søge Føling med hinanden for at undersøge Mulighederne for en samlet Optræden.«

Forskellige Importører vil selvfølgelig for en Tid kunne have Fordel af de lavere Fragter, men det er dog et Spørgsmaal, om de bliver af virkelig Værdi. Det bliver næppe heller nødvendigt at appellere til den danske Importørstand om at vise Samfundssind og Solidaritet og erindre, at de nok er Forretningsmænd, men ogsaa danske Borgere, der har deres Ansvar overfor det Land, de tilhører. Beklagelig er Udviklingen imidlertid under alle Omstændigheder, først og fremmest fordi den strider imod forretningsmæssig Skik og Brug.

### SUBSIDIER — OG IKKE SUBSIDIER

Det tidligere meget omtalte amerikanske Motorskib »Donald Mac Kay« har som bekendt aflagt sit første Besøg saavel i Danmark som i Norge. Forleden anløb det Bergen, hvor Rederen Mr. MacCormack blev spurgt, om Linien blev subsidieret af den amerikanske Stat.

Dertil svarede Mr. Cormack rentud Nej! »Linien faar intet«, sagde han. »Det eneste som sker er at Staten betaler Forskellen mellem hvad Baadene faktisk koster De forenede Stater og hvad det vilde have kostet at bygge dem andet Steds! Men det er altsaa ikke Statsstøtte.« Nu ved vi det!

Paa Spørgsmaalet om, hvor stor denne Forskel er, svarer Rederen, at den er 50 pCt., som altsaa gaar til Skibsbyggerierne.

Det samme Princip er gennemført for Driftens Vedkommende. Staten betaler Forskellen mellem den amerikanske Hyre og den Hyre, som andre Landes Skibe maa betale.

»Vor Linie«, fortsatte Mr. Mc.Cormack, »gaar i Fart paa en Række Lande og Statens Tilskud til Hyrerne beregnes i Forhold til Fartens Omfang paa hvert Land. Men det er altsaa Penge som Linien heller ikke faar. De gaar til Søfolkene, Pengene gaar ikke engang gennem Rederiets Kasse.«

Man ved næsten ikke, hvad man skal svare, naar det altsaa nu fra amerikansk Side hævdes, at den Slags Støtte er ikke Støtte. Man spørger uvilkaarligt sig selv: »Hvad er det da?« Udtalelsen maa i alle Tilfælde betragtes som ganske uholdbar, og vi skal i næste Nummer nærmere belyse dette Spørgsmaal.

### FINLANDS HANDELSFLAADE

Finlands Handelsflaade har i 1938 haft en Tilvækst paa 34,579 Tons mod 61,480 Tons i 1937. Den samlede Flaade er dermed kommet op paa 644,822 Brutto-Registertons, fordelt paa 865 Skibe. Det drejer sig om 569 Dampskibe, 43 Motorskibe, 149 Sejlskibe med Hjælpemotor og 104 Sejlskibe uden Motor.

Flaadens Gennemsnitsalder er stadig høj. Den bestaar i det væsentligste af ældre Skibe paa 2000—3000 Tons, købt i Ulandet; men de lave Anskaffelsesomkostninger giver en vis Mulighed for lønnende Drift i Trampfarten. Mangelen paa Kapital har forhindret Finland i Tilvejebringelse af en mere moderne Flaade. Isforholdene kræver ogsaa stærke Maskiner, hvilket fordyrer Bygge- og Driftsomkostningerne, men i de sidste Aar er der dog bygget en Række moderne Skibe, navnlig til Rutearten, og Isbrydertjenesten er væsentligt forbedret. Subsidier og Fragtunderstøttelse kendes ikke.

### ENGLANDS NYE SKIBSFARTS-DISPOSITIONER

I Underhusets Møde forleden meddelte Admiralitetets Parlamentsekretær, *Shakespeare*, at Regeringen havde besluttet at forøge Flaadebygningsprogrammet for 1939 betydeligt. Bl. a. skulde der anskaffes 107 Trawlere til Minestrygning og Bekæmpelse af Undervandsbaade. 20 af disse Trawlere skulde bygges særligt til dette Formaal, medens de 87 skulde købes og ombygges til den nævnte Tjeneste. Admiralitetet foreslog endvidere at lade 56 Fartøjer af Hvalfangstskibstypen bygge som Patrouilleskibe eller Skibe, der skulde anvendes i Kamp mod Undervandsbaade. Der vilde desuden blive bygget 10 Minestrygere, 6 Spærrefartøjer og 1 Kabelskib. Det samlede Antal af de paagældende Skibe udgjorde 180. Der var købt en Flydedok, der kunde optage Fartøjer op til 5000 Tons. Yderligere Suppleringer var planlagte, men det var for Tiden umuligt at meddele Enkeltheder derom. Udgiftsspørgsmaalet vilde blive ordnet ved Tillægsbevilling senere paa Aaret.

Shakespeare tilføjede, at de formentlige Ekstraudgifter vilde beløbe sig til rundt regnet 11 Mill. Lstr.

### PENALTY-KLAUSULEN

Der er, efter hvad Nordisk Skibsrederforening meddeler, fornylig afsagt en Appelretsdom ved de blandede Domstole i Alexandria, som gjaldt Fortolkningen af Klausulen: »*Penalty for non performance of this agreement, proved damages not exceeding the estimated amount of freight.*«

Det var Bortfragtereren, som havde kancelleret en Befragtningskontrakt, og Befragteren forlangte Erstatning; Kravet beløb sig til mere end Fragten. Bort-

fragtereren paastod sit Ansvar begrænset til Fragtbeløbet i Henhold til den ovenfor citerede Klausul.

Retten kom imidlertid til det Resultat, at den Begrænsning af Ansvar, som Klausulen indfører, kun gjaldt Befragterens Ansvar og ikke Bortfragterens. Det hedder herom i Dommen:

»Retten er kommet til den Overbevisning, at den citerede Klausul, naar den taler om et Beløb, som ikke skal overstige det anslaaede Fragtbeløb, kun har for Øje den Erstatning, som i visse Tilfælde skal betales af den af de to Kontrahenter, som har forpligtet sig til at betale Fragten, som ganske naturlig i Tilfælde af, at han ikke leverer Lasten, repræsenterer det Maksimum af Skade, som Bortfragtereren normalt kan lide, — mens Klausulen, hvis den skulde faa Anvendelse paa Situationen, naar Rederen misligholder Kontrakten, helt mangler Berettigelse, naar den i hans Favør etablerer en Begrænsning, som ikke staar i noget Forhold til den Skade, Befragtereren i Virkeligheden har lidt. Konsekvensen vil være at man saaledes tillod en Reder, som har sluttet en daarlig Fragt, i Tilfælde af Fragtstigning at frigøre sig for sin kontraktmæssige Forpligtelse, saa snart han fandt, at det var i hans Interesse at gøre det, det vil sige, hver Gang Opfyldelsen af Forpligtelsen, naar Klausulen kom til Anvendelse, vilde vise sig mindre fordelagtig end aabent Kontraktbrud, med andre Ord, han kunde faa Adgang til ren Spekulation.

Forøvrigt vil denne Fortolkning have til Resultat, at man følger den Sondring som fra før er understreget af Sørensløvgivningen, og som begrænser det Erstatningsbeløb, Befragtereren skal betale i Tilfælde af Kontraktbrud til Fragt eller halv Fragt etc., mens Spørgsmaalet om den Erstatning, Befragtereren skal betale i Tilfælde af Kontraktbrud afgøres efter de almindelige Retsprinciper.«

Retten henviser ogsaa til, at man efter engelsk Ret overhovedet ikke kan paaberaabe sig Penalty-Klausulen.

Appelrettens Resultat synes ejendommeligt, men man bør altsaa mærke sig, at man i Sager som skal paadømmes af de blandede Domstole i Alexandria, ikke vil kunne paaberaabe sig den ovenfor citerede Klausul.

Nordisk Skibsrederforenings Sagfører i Alexandria, Catzefflis & Lattey foreslaar, at man ved nye Slutninger i Stedet for skal benytte følgende Klausul:

»*Penalty for non performance of this agreement by either the owners or the charterers, proved damages not exceeding in any case the estimated amount of freight.*«

### DEN TRAGISKE MINDEDAG

25 Aars Dagen for Verdenskrigens Udbrud har givet Anledning til mange Udtalelser og mange Beskrivelser af, hvad der dengang skete. Intet dansk Erhverv blev stærkere berørt af Krigen end Skibsfarten, og det er derfor naturligt, at man fra dette Erhvervs Side omtaler Begivenheden. I en af disse Oversigter, som er fremsat i »Maskinmesteren« hedder det bl. a.:

For Skibsfarten betød Krigen at Ruter maatte forandres eller lægges om, og at trufne Dispositioner maatte annulleres eller ændres. I de første skæbnesvangre Dage tegnede alt en Overgang til at blive vild Forvirring, ingen vidste hverken ud eller ind. Ingen regnede dog med mere end en faa Ugers eller Maaneders Konflikt.

Den første Virkning af Stormagternes Krigserklæringer var simpelthen en Lammelse af Fragtmarkedet, idet det var ganske umuligt at forudse Krigens Forløb, eller hvilket Omfang den vilde tage.

Da den første Forskrækkelse havde sat sig, og det igen blev muligt at overse Situationen, kom der atter Gang i Skibsfarten. Der appelleredes til Søens Folk,

og det skal siges, at ingen i de Dage krøb i et Musehul, men alle forstod Betydningen af, at Skibsfarten blev holdt i Gang.

Men de neutrale søfarende fik Krigens Rædsler lige ind paa Livet af sig, Skibe blev torpederede eller minesprængt, og mange faldt paa deres Post paa Havet.

Den første danske Mand, der under Udøvelsen af sin Gerning i et dansk Skib, satte Livet til, var 2. Maskinmester *L. M. Jensen* i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Dpsk. »Chr. Broberg«, da Skibet stødte paa en Mine i Nordsøen og gik til Bunds.

Senere fulgte Dampskibet »Mary«s Undergang den 29. November 1914. Skibet, der tilhørte Dampskibsselskabet »Dania«, Eshjerg, løb paa en Mine udfør Grimsby og sank efter 1½ Times Forløb. Mandskabet gik i to Baade. Den ene sank, og 6 Mand omkom. Det var 1. Styrmand *B. Hansen*, 2. Styrmand *H. Bogø*, Hovmester *Sørensen*, Letmatros *Fosberg*, Fyrbøder *Petersen* og Fyrbøder *Andersen*. Kun Matros *Nilsson*, der havde surret sig fast til Toften, blev reddet.

Med 1. August som Udgangspunkt henrændt saa fire for den søfarende Stand tragiske Aar — Aar, der skabte Historie, Aar, der kastede Sorgens Skygge over mange, mange danske Hjem. Men Aar der viste, at danske Sømand og Skibsofficerer ikke veg tilbage for de tungeste Ofre, da det gjaldt at tjene Fædrelandets vitalste Interesser.

Det frygteligste ved det hele er vel nok, at vi nu, 25 Aar efter staar overfor den samme nærliggende Mulighed, at en ny og endnu frygteligere Krig skal bryde ud.

Fra alle Sider og ikke mindst fra dansk Skibsfart lyder et brændende oprigtigt Ønske om at en saadan ny Krig derfor maa undgaas. Vi ved, hvad den kan komme til at betyde.

### SMAASKIBENES DRIFTSUDGIFTER

I Norge har der i den sidste Tid været ført alvorlige Debatter om Smaaskibsfartens Kaar, der tegnes i mørkeste Farver. Norges Rederforbunds Komité har ogsaa haft Spørgsmaalet under Drøftelse og peger i en Redegørelse paa, at 6 Skibe paa 1000 Brutto Tons har 3 Gange saa stort Mandskab som et Skib paa 6000 B.R.T.

For at faa et Indtryk af, hvordan Driftsudgifterne for Smaaskibe stiller sig i Forhold til større Skibe, har den norske Komité anmodet Forretningsøkonomisk Institut ved Norges Handelshøjskole i Bergen, om at bearbejde det Materiale, som det har samlet om norske Skibes Regnskabsresultater. Institutet har bearbejdet Regnskaberne for ialt 191 Dampskibe op til 3000 Tons d. w. for Aaret 1936. Om disse Beregninger offentliggør Komiteen en Tabel som viser Driftsregnskaberne i pCt. af de indsejlede Fragter og til Sammenligning tilsvarende Tal for 53 Motorskibe og 110 Motor-Tankskibe. Tabellen er i høj Grad oplysende. Det er Driftsregnskab for Dampskibe under 3500 Tons d. w., Motorskibe og Tankskibe. I Procent af indsejlet Fragt ÷ Befragtningskommission, Havneudgifter og Brændsel (Fragt beregnet paa Timecharterbasis.

Fragter ÷ Mæglerkom. Havneudg. Brændsel	D/S	M/S	M/T
Hyrer	33.74	19.25	12.39
Proviant	7.14	4.60	3.16
Dæksrekvisiter	4.42	3.41	1.96
Maskinrekvisiter	3.49	4.59	3.79
Rep. og Vedligehold	6.57	6.16	4.42
Klassifikation	2.70	0.13	0.70
Havariudgifter	1.67	1.17	0.25
Assurance	12.33	10.24	8.69
Oplagsudgifter	0.04	—	—
Kontorhold, diverse	7.50	4.84	4.57
Sum Driftsudgifter	79.60	54.39	39.93
Brutto Driftsresultat	20.40	45.51	60.07
Renter	4.23	5.13	7.50

Skatter	0.97	2.59	2.57
Driftsresultat ÷ Renter og Skatter	15.20	37.89	50.00
Ord. bogf. Afskrivning	11.97	22.59	24.70
Netto Driftsresultat efter Regnskab	3.23	15.30	25.30
Skattemæssig tilladt ord. Afskrivning	20.25	30.53	26.21
Beregnet Driftsresultat ÷ 5.05	5.05	7.36	23.79
Antal Skibe	191	53	110
Gennemsnitsstør. d. w.	2231	7562	10618
Gennemsnitsalder Aar.	17	8	8
Gennemsnitfartstid, Døgn	327	336	337

Som det vil forstaas heraf, er Driftsbudgettet for Smaaskibene meget spændt. En Sammenligning med andre Landes Driftsudgifter viser, at en 1000 Tons Baad har følgende Totaludgifter pr. Maaned paa Timecharterbasis:

Norsk	7,300.00
Italiensk	6,000.00
Fransk	6,500.00
2000 Tons:	
Norsk	9,500.00
Svensk	9,250.00
Italiensk	6,800.00
Fransk	7,900.00
Engelsk	8,000.00
3000 Tons:	
Norsk	12,000.00
Svensk	11,000.00
Italiensk	8,500.00
Fransk	10,300.00
Engelsk	10,000.00
Finsk	8,100.00

Karakteristisk nok anføres ingen Tal fra Danmark, hvor Udgifterne utvivlsomt er væsentlig større. Men det anføres, at Tarifyrerne ligger omtrent paa samme Niveau i Sverige, Danmark og Norge, betydeligt højere end i Finland, Estland, Letland, Frankrig, Italien og Grækenland. Med England, Holland, Tyskland og Polen er det vanskeligere at drage Sammenligning paa Grund af de mange forskelligartede Tillæg og fordi flere af disse Lande yder store Subsidiar eller andre Bidrag til deres Skibe.

Komiteen peger paa, at Redere og Søfolk i England har dannet et »National Maritime Board« til Fremme af britisk Skibsfart, og siger i denne Forbindelse, at forøget Samarbejde mellem Redere og Søfolk var ønskeligt ogsaa i Norge.

Arbejdstiden om Bord er for de tre nordiske Lande omtrent den samme, mens en Række Lande, især de færligste Konkurrenter, har længere Arbejdstid om Bord. Efter Oplysninger, Komiteen har faaet fra forskellige Sider, er Overtidsudgifterne større paa norske Skibe end paa de fleste andre Landes. Dette Tillæg til Hyren kan virke direkte hæmmende i Konkurrencen, specielt ved Slutning paa Time-Charter, og da Overtid som Regel indtræffer ved Land og Smaaskibene har de hyppigste Anløb er disse særlig belastet ogsaa i denne Henseende.

Forholdene for de danske Smaaskibe maa vist i del store og hele siges at være i alt Fald ikke bedre end for de norske.

### SØFARTSBØGERNE

Der er fra Søfartsministeriet udsendt et Cirkulære til samtlige Udskrivningschefer, Mønstringsbestyrere og Lægsforstandere angaaende Udlevering af Søfartsbøger, idet det har vist sig, at den de forskellige Steder er afvigende, hvilket er meget uheldigt. De Regler, der nu skal gaas frem efter, er følgende:

Til Personer under 14 Aar maa ikke udleveres Søfartsbøger.

Til Personer mellem 14 og 18 Aar maa Søfartsbøger kun udleveres, naar vedkommende foreviser skriftlig Tilladelse fra Forældremyndighedens Indehaver til at tage Hyre.

Til Personer over 18 Aar maa Søfartsbøger kun udleveres, naar vedkommende enten godtgør tidligere at have været i Besiddelse af Søfartsbog eller at have

Tilbud om Hyre eller fremlægger anden Dokumentation fra et Rederi eller en Organisation, hvoraf fremgaar, at vedkommende har Mulighed for at opnaa Hyre.

Søfartsministeriet har altsaa nu fastsat ændrede Regler for Udlevering af Søfartsbøger — Regler, der vil medføre, at ikke enhver kan udstyre sig med Betegnelse »Sømand« og bruge den eller misbruge den, som det passer ham.

Det vil vække Tilfredshed i Søfartskredse, at man omsider er naaet dertil. Der har hidtil været altfor mange løse Eksistenser, der gik rundt med en Søfartsbog uden nogen Chance for nogen Sinde at opnaa en Hyre, og herimellem baade Bellere og Landstrygere. Det kan Sømandsstanden ikke være tjent med.

Det er derfor godt, at Bestemmelsen vedrørende Udstedelse af Søfartsbog nu skærpes.

Hvor tit har man ikke set i en Notits, at den anholdte var »Sømand«? Bag Tittlen skjulte sig ofte en Mand som havde gjort sig umulig paa Landjorden, og som efter en enkelt Rejse til Søs er blevet afmonstret som ligesaa umulig der — men *Sømandsnavnet* beholdt han.

Der er her for de enkelte Søfartsorganisationer en Opgave at tage op, som ikke er uden Betydning — men svær, Reformeringen af Offentlighedens Syn paa Begrebet *Sømand*.

### JAPANS SKIBSFART

Mens Depressionen for Verdensskibsfarten som indtraadte i Efteraaret 1937 vedvarede hele 1938 igennem, gjaldt dette ikke for Japans Skibsfart, heder det i en Rapport fra Tokio. Den japanske Kystfart nød nemlig ogsaa i det forløbne Aar godt af den stedlige »boom« som opstod ved Udbrudet af den østasiatiske »Konflikt« i Juli 1937 med deraf følgende forøget Tonnagebehov for Farten paa Kina. For at tilfredsstille Behovet blev Tonnagen overført fra den oversøiske Fart til Kystfarten, med det Resultat, at udenlandsk Tonnage ikke blot fik stigende Andel i den oversøiske Fart, men endog blev paakaldt til Afhjælpning af Tonnagenøden i Kystfarten. Indtil Udløbet af 1938 var ca. 900.000 Tons fremmed Tonnage blevet befragtet af Japanerne, hvoraf 466.000 Tons britisk, 302.000 Tons norsk, 30.000 Tons dansk, 35.000 Tons svensk, 47.000 Tons kinesisk og 24.000 Tons græsk Tonnage.

For at »møde Situationen« paa det hjemlige Skibsfartsmarked dannede syv ledende japanske Rederier, nemlig Nippon Yusen Kaisha, Osaka Shosen Kaisha, Mitsui Bushan Kaisha, Kawasati Kisen Kaisha, Yamashita Kisen Kaisha, Kokusai Kisen Kaisha og Daido Kaiun Kabushiki Kaisha i Juni Maaned 1938 Organisation »Japan Autonomous Marine Transportation Federation« til Forsvar og Fremme af egne Interesser. Det øjeblikkelige Maal var at faa sænket Sætserne paa Fragter og Befragtninger saa meget som muligt, men i Løbet af Resten af Aaret blev Organisationens Virkefelt stærkt udvidet, saaledes at den nu simpelthen er et betydningsfuldt Kontrolorgan for Skibsfarten. Henimod Slutningen af Aaret var en Række Fragter blevet reguleret, saaledes Kulfragten i Kystfarten, Tømmerfragten Sachalin for Japan, Jernfragten Zungun (Malaya)/Japan, »square-lumber« Nordamerika/Pacific/Japan, Sukker- og Risfragten Formosa/Japan. Sætserne for Skibsfragtningerne blev fastsat efter følgende Skala (»Standard charter rates of the autonomous Federation«):

Skibets Størrelse i Tons dw.	Sætser i Yen	Skibets Størrelse i Tons dw.	Sætser i Yen
1000	18,00	4000	8,00
1500	13,00	5000	6,75
2000	11,00	6000	6,30
2500	9,00	7000	5,85
3000	8,50	8—9000	5,40

### TRAFIKEN PAA SVENSKKE HAVNE I 1938

Det svenske Kommersekollegium har offentliggjort den Rapport over Trafiken paa de svenske Havne i 1938. Havnenes og Lastepladsernes Antal opgjordes til 286 og hertil kommer de tre Frihavne. Et betydeligt Antal er Fiskerihavne.

Kun 14 Havne havde over 1 Million Tons Totaltrafik i 1938. Hvis Göteborgs Frihavn med sine 4.028.000 Tons Trafik og Stockholms Frihavns med sine 2.720.000 Tons Trafik regnes som særlige Havne, bliver Antallet 16. 37 Havne, hvis Göteborg, Stockholm og Malmös Frihavn medregnes, havde over 500.000 Tons Trafik, og 70 Havne — resp. 73 — over 200.000.

Skibstrafiken i 1936, 1937 og 1938 i de vigtigste svenske Havne var:

	1000 Netto Tons		
	1936	1937	1938
Göteborg .....	14,194	14,433	14,592
Stockholm .....	11,076	11,482	12,206
Malmö .....	7,773	7,960	8,127
Hälsingborg .....	7,686	7,297	7,656
Trelleborg .....	4,358	5,122	5,959
Luleå .....	2,935	3,387	3,011
Oxelösund .....	2,474	2,965	2,679
Gävle .....	2,931	2,889	2,606
Norrköping .....	2,014	2,016	1,950
Sundsvall .....	1,305	1,394	1,232
Söderhamn .....	1,098	1,081	917
Härnösand .....	773	794	895
Umeå .....	991	935	886
Örnsköldsvik .....	1,073	1,018	786
Skellefteå .....	737	799	683
Piteå .....	651	645	606
Kalmar .....	1,385	1,678	1,671
Landskrona .....	1,354	1,317	1,377
Karlshamn .....	1,081	1,061	1,181
Limhamn .....	809	870	1,071
Oskarshamn .....	810	918	906
Halmstad .....	963	969	845
Visby .....	707	799	817
Marstrand .....	723	698	815
Kristianstad (Åkhus)...	553	546	640
Ystad .....	535	565	552
Västervik .....	591	567	509
Kramfors norra .....	802	817	735
Vivstavaru-Fagervik ..	862	777	718
Östrand .....	731	823	648
Karskär .....	778	728	588
Iggesund .....	567	582	578
Vallvik .....	884	863	561
Skutskär-Harnäs .....	472	416	472
Munksund o.Skuthamn ..	482	476	402
Dynäs-Våja .....	457	431	391
Husum .....	506	553	366
Domsjö .....	708	644	358
Svanö .....	369	350	353
Norrundet .....	484	405	341
Södertälje .....	501	471	470
Ronneby .....	468	497	442
Lysekil .....	384	370	421
Karlskrona .....	361	367	358
Uddevalla .....	359	383	329
Varberg .....	306	312	299
Västerås .....	538	632	670
Karlstad .....	428	423	398
Kristinehamn .....	314	299	290

En Sammenligning mellem 1937 og 1938's Tal viser, at for 25 af de i Tabellen optagne 70 Havne er der en Trafikforøgelse, mens der for 44's Vedkommende er Formindskelse.

Hvad de tre Storhavne, Göteborg, Stockholm og Malmö angaar, har Trafikudviklingen i 1937—38 været gunstigt for Stockholm, hvor Skibstrafiken er øget med 724.000 Tons. Göteborg viser en Forøgelse paa 159.000 Tons og Malmö paa 167.000 Tons. Det bør dog nævnes, at de Tal for Göteborg, som her er anført, ikke indbefatter Trafiken af Fiskerifartøjer i Fiskerihavne. Denne Trafik er af betydeligt Omfang og udgjorde saaledes i Fjor 39.692 Skibe med ialt 636.000 Tons. Lægges dette Tal til det ovenfor anførte, naar den totale Trafik paa Göteborgs Havn op paa 15.228.000 Tons. Det tilsvarende Tal for 1937 var 15.101.000 Tons.

Trafiken i Malmeksporthavn er formindsket ret betydeligt.

\* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Frugtmarkedet var i det store og hele uforandret i den forløbne Uge. London Børsen var som bekendt lukket baade Lørdag og Mandag paa Grund af Bank Holiday, og dette medførte naturligvis, at Forretningernes Antal har været noget begrænset. Der synes dog at være en Tendens paa Basis af de oversøiske Markeder til en Udvidelse i Beskæftigelsen.

River Plate Markedet var i Ugens Begyndelse praktisk talt livløst, men der rapporteres, at der Fredag og Lørdag sluttedes ikke mindre end 8 Baade, hvoraf største Delen til U. K. paa Basis af Schedule Raterne, ligesom en handy Baad sluttedes fra Santa Fe til Grækenland til 23/6d. Markedet er nu atter noget roligere.

Fra Australien var Efterspørgselen efter Tonnage for Korn væsentlig mindre end i den tidligere Uge, men der sluttedes dog 5/6 Baade paa Basis af Minimalraten for September/Oktober Lastning, og der kan stadig placeres 1/2 Baade for Oktober/November paa disse Betingelser.

Fra St. Lawrence gjordes der enkelte Baade til U. K. Cont. paa Basis af Minimalraten. Fra Churchill har der været ret livlig Aktivitet, og 4 Skibe sluttedes til 3/3d. Basis p. p. U. K. Northern Range har været stille, men fra Golfen vist der en Del Interesse, specielt for mellemstor Tonnage til Minimalraterne, men disse Forretninger synes dog ikke at være attraktive for Rederne i Øjeblikket.

Om de øvrige Kornmarkeder skal nævnes, at en 4600 Tonner sluttedes for Majs fra Durban til E. C. U. K. eller Antwerp/Rotterdam til 19/6d. for Oktober Lastning, og en 10.000 Tonner sluttedes fra Vancouver til U. K. til 22/6d. for Januar Lastning.

De andre oversøiske Markeder viste jævn Aktivitet. Der er stadig en Del Scrapjern fra U. S. Atlantic til Japan, og flere Skibe sluttedes til Rater omkring 20/6d. a 21/—. Denne Trade er iøvrigt noget fastere, og i Dag noteres 21/6d. fra New York alene til 2 Havne Japan. Scrap U. S. Atlantic/U. K. er sluttet til 18/6d. og Gulf/U. K. betalte 20/6d.

Sukker fra Vestindien til U. K. har været roligt. Der sluttedes 2 Parcels paa omkring 4000 Tons til 17/—. Amerikanske Befragtere indikerer 18/— for mellemstor Tonnage og 17/6d. for 7/8000 Tonner Basis U. K. Cont.

Pacifickyst Markedet var i Ugens Begyndelse ret livligt, og der sluttedes adskillige Baade til Rater om-

kring 26/— a 26/6d. paa f. i. o. Basis fra Vancouver til U. K. I Øjeblikket er Tendensen rolig, men der kan antagelig stadig sluttes Oktober/November Tonnage til omkring 26/—. Scrapjern fra Pacifickysten til Japan indikerer \$4.10, og af øvrig Transpacific Forretning skal nævnes 7600 Tons Dødvægt for Lumber paa f. i. o. Basis fra Coos Bay/Grace Harbour range til Shanghai til £7000.—. Intercoastal Lumber er sluttet til \$11.50, hvilket kan gentages, og til Australien sluttedes 420.000 cbft. bale til £6600.— Basis I Lossehavn.

Østens Markeder er desværre uforandrede. Der er stadig ingen Efterspørgsel efter Tonnage for Soyabønner. Derimod er der sluttet en enkelt Baad for Ris fra Saigon til Bordeaux/Rotterdam Range til 26/. Der er ogsaa stadig nogen Efterspørgsel efter Paddy fra Saigon til Forindien, og Raterne er noget stigende. Der kan i Dag opnaas omkring 14/—. Ris fra Kohsichang til Cuba og Vestindien er stadig i Markedet, og der er en Chance for at faa 31/—. Antracite fra fransk Indokina til U. S. N. H. og St. Lawrence er uforandret.

De indiske Markeder er ligeledes uden større Aktivitet. Befragterne indikerer 27/6d. for Kerner/Linsæd fra Madraskysten for September Lastning. En enkelt Baad sluttedes fra Karachi Siden til 25/— til p. p. U. K. Cont. Der er forskellige Erts Forretninger fra Colachel og Cochin til U. S. N. H. til omkring 22/—.

De europæiske Markeder er i det store og hele uforandrede. Tonen paa Trælastmarkederne er maaske knap saa livlig som i den foregaaende Uge, men Rederne holder stadig ud for højere Rater.

De udgaaende Kulmarkeder fra England viser ikke større Udsving. Wales/Lower Plate er uforandret 9/—, og Wales/Tyne — Port Said eller Alexandria har faaet yderligere Tonnage til 8/—. Det hjemgaaende Marked fra Middelhavet har været ret livligt, og Raterne er jævnt støtte.

Paa Timechartermarkedet har der været ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage, og Raterne har været stigende. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes 2 engelske Dieselskibe paa 9000 Tons Levering U. K., hver for 2 Gulf Rundture, med Tilbagelevering U. K. Cont. til 5/6d.

I Vestindia Farten sluttedes moderne norsk 4000 Tonner til \$1.75 for 12 Maaneder, og ældre 3600 Tonner sluttedes til \$1.57 1/2 for 6 Maaneder.

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Trafikken paa Dunkerque o. n. Havne

Den danske Trafik paa Calais, Boulogne sur Mer, Gravelines' og Dunkerques Havne i 1938 var:

Dunkerque	119	129.960
Calais	23	20.101
Boulogne sur Mer	16	18.120
Gravelines	4	1.798

For Dunkerques Vedkommende foreligger tillige Tallene for Trafiken i de to sidste Aar, fordelt paa de forskellige Lande.

Land	Tonnage N. R. T.	
	1938	1937
England	1425.936	1187.394
Norge	337.193	271.929
Amerika	135.187	165.978
Holland	125.097	130.813
Sverige	71.529	119.869
Danmark	129.960	108.335
Tyskland	94.497	102.370
Belgien	65.227	84.537
Grækenland	41.603	73.206
Italien	19.651	55.069
Finland	33.482	25.112
Panama	4.042	16.964
Jugoslavien	25.801	11.756
Estland	6.573	12.498

U. R. S. S.	10.201	10.110
Japan	3.664	7.261
Spanien	—	5.214
Lettland	13.815	4.833
Portugal	3.802	2.972
Rumænien	4.894	1.900
Island	—	676
Lithauen	—	591
Polen	602	221

### Danzigs Ind- og Udførsel over Havnen i Aaret 1938

Indførslen over Havnen til Danzig androg i Aaret 1938 1.547.815.5 Tons til en Værdi af 140.235.060 Gulden mod 1.515.822.1 Tons til en Værdi af 141.836.831 Gulden i 1937 og har altsaa baade i Vægt og Værdi holdt sig paa næsten nøjagtig samme Højde som Aaret forud.

Udførslen over Havnen androg 5.583.380 Tons til en Værdi af 330.667.668 Gulden mod 5.684.849.5 Tons til en Værdi af 355.043.543 Gulden. Her er altsaa en Værdinædgang paa ca. 20 Mill. Gulden eller 8 1/2 pCt.

Nedenstaaende følger en Oversigt over den samlede Ind- og Udførsel, sammenlignet med 1937.

Indførslen fra Danmark androg 12.301.6 Tons til en Værdi af 2,8 Mill. Gulden mod 18.384.7 Tons til en Værdi af 5,8 Mil. Gulden i 1937. Den store Tilbagegang paa ca. 53 1/2 pCt. skyldes særligt, at Indførslen af Oliekager, der i Aaret 1937 androg 2,2 Mill. Gulden, i Aaret 1938 gik tilbage til 6,8 Mill. Gulden, endvidere gik Indførsel af Grup-

pe 14 »Maskiner« tilbage fra ca. 1 Mill. Gulden i 1937 til 0,36 Mill. Gulden i 1938.

Udførslen til Danmark androg 231.388.5 Tons til en Værdi af 14,6 Mill. Gulden mod 359.419.6 Tons til en Værdi af 16,3 Mill. Gulden i 1937. Tilbagegangen er forholdsvis ringere og andrager kun godt 10 pCt. Hovedudførslen bestaar som sædvanligt af vegetabile Levnedsmidler (Gruppe 1) mod 3,4 Mill. Gulden, deraf Korn med ca. 2,7 Mill. Gulden. Mineralier (Gruppe 3) med 3,9 Mill. Gulden, deraf Stenkul for ca. 3,8 Mill. Gulden og endelig Næringsmidler (Gruppe 5) med 3,9 Mill. Gulden, deraf Oliekager med 3,8 Mill. Gulden.

#### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juli 1939

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 7 Maaneder af indeværende

Aar sammenlignet med samme Tidsrum i 1938, sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1939....	10.051	16.395.447	9.004	14.560.709
1938....	9.623	15.707.905	8.724	14.042.062
Forskel:	+ 428	+ 687.542	+ 280	+ 518.647

	Hamburg		Antwerpen	
	1939....	10.803	11.912.522	7.220
1938....	10.806	11.949.190	6.722	11.256.764
Forskel:	÷ 63	÷ 36.668	+ 498	+ 965.119

I Tidsrummet Januar—Juli 1939 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 4.173.564 Tons og 2.338.826 Tons større end til Antwerpen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Stor norsk Skibs-Oplægning

»Norges Handels- og Sjøfartstidende« meddeler, at der den 1. August var oplagt 74 norske Skibe paa i alt 560,283 Ton Dødvægt mod 45 Skibe paa 197,320 Ton Dødvægt den 1. Juli.

Af den oplagte Flaade er de 42 Tankskibe paa i alt 491,000 Ton mod 13 Tankskibe paa 141,000 Ton 1. Juli. Praktisk talt hele Stigningen i Oplægningen skyldes altsaa Tankflaaden, men det er ogsaa for Øjeblikket vanskelige Tider paa Tankmarkedet med faa og lave Fragter, skriver Bladet.

### Dansk Motorskib kollideret i Santos Havn

Det danske Motorskib »Bornholm« er i Santos' Havn kollideret med den brasilianske Damper »Matarazzo«.

»Bornholm« maatte øjeblikkelig sættes paa Grund. Skibsreder A. N. Petersen, Dansk-Fransk Dampskibsselskab, oplyser paa Forespørgsel, at Rederiet har faaet Telegram om, at Selskabets Motorskib »Bornholm« er kollideret med en brasiliansk Damper. »Bornholm« er sat paa Grund og Agterskibet er vandfyldt. 10.000 Sække Kaffe, bestemt for Nordamerika, er ødelagt af Vand, men man regner med, at 7000 Sække Kaffe, et Parti Frø og forskelligt Stykgods, der befinder sig i Forskibet, kan reddes. Det meddeles ligeledes, at Skibet staar paa et sikkert og roligt Sted, og Besætningen er i god Behold. »Bornholm« er bygget hos Burmeister & Wain i 1930. Det er et Skib paa 3,177 Register-Tons Brutto og 1,927 Register-Tons Netto.

### »Danmark« til New York

Tirsdag stod Statsskoleskibet »Danmark« Københavns Havn ud for at begynde sit hidtil længste Togt, der skal føre Eleverne over til alle Tidens største Verdensudstilling i New York og derfra videre ned til Vestindien.

Vintertogtet begynder en Maaned tidligere end normalt, hvilket har været nødvendigt, hvis man skulde naa til New York. Paa Hudson-Floden vil vort smukke Skoleskib blive den værdigste og stolleste Repræsentation, vort Land har kunnet ønske sig.

Det er vanskeligt at udtale sig om, hvornaar »Danmark« kan runde Sandy Hook og løbe ind mod New York. De vestlige Vinde er fremherskende paa Atlanten, og Kaptajn Knud Hansen erklærer ligeud, at han vil betegne enhver Rejse under 40 Dage som god.

I New York skal Skoleskibet forløje ved Skandinavien—Amerika-Liniens gamle Kaj nede ved 14. Gade paa Hoboken.

### Panama-Kanalen udvides

Det amerikanske Senat har enstemmigt godkendt et af Repræsentanternes Hus vedtaget Lovforslag, hvori Regeringen bemyndiges til at bygge et tredje Sæt Sluser ved Panamakanalen. Bygningsomkostningerne vil komme til at andrage 276 Millioner Dollars. Anlægget anses for paatrængende nødvendig for det nationale Forsvar og Forøgelsen af Handelstrafikken gennem Kanalen.

### Tankdamper-Trafikken

Trafiken af Tankfartøjer gennem Langelandsbæltet er vokset meget betydeligt. For nogle Aar siden gik kun en Snes Tankdampere gennem Bæltet om Aaret, men allerede i den forløbne Del af indeværende Aar er Tallet oppe paa omkring 30. De fleste af Skibene sejler til Stockholm og Helsingfors.

### Italiensk Skibsbygning

Rederiet Lloyd Triestino har paa Skibsværftet i Monfalcone ladet lægge Kølen til et meget hurtigtgaaende Lastmotorskib paa 9000 Tons. Det understreges, at dette bliver den første Nybygning af 47 Skibe paa en samlet Tonnage af 250,000 Tons, som den italienske Rederigruppe Finmare har til Hensigt at lade bygge i Løbet af de kommende 4 Aar.

### Kerteminde—Mullerup-Færgen

Selskabet, der paatænker at starte Færgeruten fra Kerteminde til Mullerup, har besluttet sig til at bygge et endnu bedre Skib end det, der først var paa Tale. Byggesummen er forhøjet til det dobbelte, eller ca. 900,000 Kr.

Grundet paa Byggesummens Forhøjelse har man ikke det nødvendige Beløb til Raadighed, og der skal derfor en ny Aktietegning i Gang.

Bygningen af Skibet er paabegyndt i Aalborg.

### Forsvundet i Lübeck

Der er til Nekso indløbet Meddelelse om, at en 18-aarig Sømand Kai Henning Kofoed fra Aaker, der var forhyret med Motorskib »Villig« af Nekso, er forsvundet fra Skibet i Lübeck Havn Mandag Nat den 31. Juli. Skibets Fører, H. P. Bendtsen, anmeldte den unge Mands Forsvinden til Myndighederne i Lübeck, men endnu er der ikke hørt noget til den unge Sømand.

### Perleflods-Blokaden

Kontreadmiral Kanazawa, der er Chef for Admiralitetets Pressebureau, udtaler, at den japanske Blokade af Perlefloden vil blive hævet i nær Fremtid. Floden vil blive genaabnet for almindelig Skibsfart under Forudsætning af, at Skibe, tilhørende Trediemagt, kun medfører daglige Fornødenheder til de udenlandske Koncessioner i Tientsin, og at Floden vil blive lukket igen, naar det er nødvendigt af strategiske Hensyn.

### Svensk Havarist i Kerteminde

Den svenske Motorskonnert »Trion« af Karlskrona indkom forleden til Kerteminde Havn med Nødflaget oppe, slæbt ind af en Fiskekutler fra Kerteminde.

»Trion« var paa Rejse fra Karlskrona til Odense med en Ladning Træ, men under Sejladsen gennem Storebælt fik Skonnerten Motorstop. Blæsten tog til, og de høje Søer slog ind over Rælingen, da Mandskabet forsøgte at manøvrere med de tunge Sejl. De blev flængede af et stærkt Vindstød, hvorefter Skibet blev tvunget over i en forkeret Vindretning, saa de øvrige Sejl ogsaa flængedes og piskedes til Trevler.

### Sømandshøjskolens nye Skoleskib

Som tidligere omtalt har Skibsreder E. B. Kromann i Frankrig erhvervet et Skib til Sømandshøjskolen i Svendborg. Der har imidlertid været visse Vanskeligheder med at faa Papirerne i Orden, men nu er der givet Udførselstilladelse til Skibet, og Mandskabet er afrejst fra Svendborg til Frankrig.

Kaptajn Hans Thollesen, Ommel, der skal føre Skibet hjem, har allerede i nogen Tid opholdt sig i St. Malo, hvor Skibet ligger.

Det nyerhvervede Fartøj skal sejles til Marstal, hvor det skal omrigges til Skoleskib.

### Stort nyt japansk Dampskibs-Selskab

Det meddeles officielt, at Skibsfarten mellem Kina og Japan skal underlægges et nydannet Selskab »Toakaiun Kaisha« (Østasiatisk Dampskibsselskab). Det nye Selskab, der faar en Kapital af 73 Millioner Yen, er blevet dannet af alle Selskaber, som er interesserede i Skibsfarten mellem Kina og Japan, idet de har foretaget en Sammenlutning af deres Skibe, Mandskaberne indbefattet. Selskabets Hovedsæde bliver i Tokio, og det faar 15 Filialer, fordelt over Japan, Formosa, Manshukuo og Kina.

### Tysk Skibsbygning

Paa de tyske Skibsværfter, oplyses det, er der for Tiden 283 Skibe under Bygning. De repræsenterer en samlet Tonnage af 529,859 Tons, hvoraf 396,110 Tons bygges for udenlandsk Regning. Det er uheldigt for tyske Rederier, idet disse ikke kan faa bygget de Skibe, de ønsker, da man af Hensyn til Manglen paa Valuta giver Præference til



Bygning for udenlandske Rederier. De tyske Rederier maa derfor i mange Tilfælde med deres gamle Skibe konkurrere mod nye udenlandske Skibe, der er bygget paa tyske Værfter.

#### Thyborøn Havn

Den nye Auktionshal er nu færdigbygget. Dens Beliggenhed er lidt øst for den gamle Hal. Den er opført af Tømmer, har kostet ca. 15,000 Kr. og har Plads til Losning af to Kullere samtidig; den gamle Hal kan tage tre lossende Kullere ad Gangen. Hallen bliver taget i Brug ved første indtrædende store Auktionstillførsel.

#### Fransk Kæmpeordre til Odense Skibsværft

Odense Staaletskibsværft har modtaget en Ordre fra Frankrig. Det drejer sig om Bygning af tre Tankbaade til Franske Rederier, tre store Skibe, der hver bliver paa 16,000 Tons og hvis Omkostninger beløber sig til 600,000 Pund eller omkring 13 Mill. Kr. Alle tre Baade skal benyttes til Petroleums- og Benzintransport.

#### Trampdamper stødt mod Isbjerg

Damperen »Chanplain«, der er paa Iskontrolltjeneste, har pr. Radio meddelt, at Damperen »Beaverhill« er stødt mod et Isbjerg, men at den ikke er i overhængende Fare. »Chanplain« meddeler, at den iler Skibet til Undsætning. »Beaverhill«, der tilhører Canadian Pacific Linien, er omtrent 10,000 Tons stor. Den sejler i Trampfart mellem Montreal og London og har ingen Passagerer ombord.

Fra Montreal telegraferes:

»Beaverhill« har, efter hvad der senere meddeles, kun lidt ringe Skade og har kunnet fortsætte sin Rejse til England.

#### Fiskeriet

Skagen Fiskeauktion har i Juli Maaned bortsolgt 1,704,783 kg af forskellige Fiskesorter, deriblandt 56,590 kg levende og 5528 kg isede Rødspætter, 28,530 kg Torsk, 8867 kg Hornfisk, 765,000 kg Hvilling, 5551 kg Ising, 418,939 kg Makrel, 273,942 kg Sild, 48,866 kg Jomfruhummer samt 70,845 kg Dybvandsrejer.

Det gode Rødspættfiskeri fra Thyborøn vedvarer, og stedsse flere fremmede Kullere dellager deri. I sidste Uge

gav Fangsten af levende Rødspætter særlig gode Resultater, man havde det ualmindelige Forhold, at der af denne Fisk ikke saa sjældent toges indtil ca. 500 kg i enkelte Vodtræk! Det kniber meget med at holde Fiskene levende, ligesom Afsætningen paa Grund af den store Tilførsel bliver vanskeligere. Noteringerne er dalende; de sluttede den 5. ds. med 70 a 94, 70 a 92 og 36 a 60 Øre for isede og fra 24 til 49 Øre for levende Rødspætter pr. kg.

## PERSONALIA

#### 80 Aar

Oldermanden for Sønderborg Skipperlaug, Kaptajn C. Christensen, fyldte Tirsdag 80 Aar. I sine unge Dage sejlede han med Hamborg- og Sønderborg-Skibe paa de store Have, bl. a. paa Kina-Kysten. I 1920 lagde han op. Han blev da tilsynsførende ved Statens Skibstilsyn og fungerede som saadan til 1936. Kaptajn Christensen var Medlem af det første Byraad i Overgangstiden.

#### Dødsfald

Fisker Rs. J. Rasmussen, Thurø er død 77 Aar gl. I en halv Menneskealder var han Formand for Fiskeriforeningen for Svendborg og Omegn.

#### Dødsfald

Forvalter hos A/S Ths. Sabroe & Co., Knud Peter Hansen, er død, 72 Aar gammel. Knud Hansen, der var dekoreret med Medaillen for druknedes Redning, Fortjenstmedaillen i Sølv og den norske Fortjenstmedaille af 1. Klasse, har udført en Række bemærkelsesværdige Redningsarbejder. Hansen sejlede som Sømand og var i 1891 med til at redde 22 danske Fiskere i Nordishavet, og samme Aar var han med til at bjerge 8 Suffolk, der var forlist paa Lysegrunden i Kattegat. I 1902 reddede han 14 Mand fra den norske Damper »Kong Sigurd«, der var i Havsnød i Biscayabugten. Knud Hansen svømmede den Gang med en Line fra sit eget Skib over til Havaristen for at oprette Forbindelse mellem de to Skibe.

## POSITIONSLISTE PR. 9. AUGUST 1939

A  
 s.s. *Aalborg* ank. Kolding 7.8.  
 s.s. *Aarø*, Hansen, afg. New York 31.7.  
 s.s. *Aase* afg. Messina 25.7. til London.  
 m.s. *Aase Mærsk* ank. Colombo 27.7.  
 s.s. *Absalon* afg. Sörrnäs 1.8.  
 m.s. *African Reefer* ank. Esbjerg 15.7.  
 m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Singapore 8.8. til Aden hjg.  
 s.s. *Agnete* ank. Goole 29.7.  
 s.s. *Agnete Mærsk* ank. Gdynia 29.7.  
 s.s. *Alabama* afg. Madeira 5.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Alf* afg. Ghent 2.8. til Burntisland.  
 s.s. *Alfa* afg. Mantyluoto 1.8.  
 s.s. *Algarve* ank. Alexandria 6.8.  
 s.s. *Algier* afg. Leixoes 4.8. til Gdynia.  
 m.s. *Almena* afg. Bona 27.7. til Granton.  
 s.s. *Allsund*, Hansen, pass. Pentland Firth 6.8. p. R. I. New York.  
 m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Kbhvn. 14.7.  
 m.s. *American Reefer* pass. Dungeness 1.8.  
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Rouen 26.7.  
 s.s. *Anna* pass. Gibraltar 29.7.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Lappegrunden 7.8. p. R. I. Capa Town.  
 s.s. *Anne* afg. Danzig 28.7. til Leningrad.  
 m.s. *Anna Mærsk* afg. Los Angeles 31.7.  
 m.s. *Argentina* afg. Christiansand 3.8. til River Plate.  
 m.s. *Arizona* ank. Rosario 30.7.  
 s.s. *Arnold Mærsk* afg. Tyne 20.7.  
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. San Pedro 1.8. Claymont.  
 m.s. *Asia*, Andersen, ank. London 4.8. hjg.  
 s.s. *Aslaug* afg. Bo'ness 28.7. til Archangel.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Seattle Wash. 2.8.  
 s.s. *Astra* ank. Gdynia 21.7.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Vlaardingen 5.8.  
 m.s. *Australian Reefer* afg. Rio de Janeiro 1.8.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Tientsin 28.6. udg.  
 s.s. *Avance* afg. Burntisland 3.8. til Korsør.

#### B

s.s. *Belgien* ank. Drammen 1.8.  
 m.s. *Bente Mærsk* afg. Corpus Christi 24.7.  
 s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 7.8.  
 s.s. *Bertha* ank. Svendborg 24.7.  
 s.s. *Bes* pass. Fornæs 7.8.  
 s.s. *Betta* afg. Bristol 1.8.  
 s.s. *Betty Mærsk* ank. London 31.7.

s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Cadiz 7.8.  
 s.s. *Birgitte* ank. Amsterdam 26.7.  
 s.s. *Birte*, Rasmussen, pass. 55° N. 6° Ø. 7.8. p. R. I. Antwerpen.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Danzig 4.8.  
 s.s. *Bonita*, Farup, afg. Gibraltar 28.7.  
 m.s. *Boringia*, Kolls, ank. Middlesbrough 8.8. udg.  
 m.s. *Bornholm*, Jørgensen, grundsat.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 7.8. til Gdynia.  
 s.s. *Brasilien* ank. Bergen 7.8.  
 m.s. *Brazilian Reefer* pass. Christobal 26.7.  
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Hamburg 4.8.  
 s.s. *Britta* afg. Setubal 28.7.  
 s.s. *Broholm* ank. Collo 8.8.  
 s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Gdynia 3.8.  
 s.s. *Brynhild* ank. Leningrad 5.8.

#### C

m.s. *Chr. Holm* afg. Fawley 28.7. til Guiria.  
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Tampa 31.7. til Pensacola.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Sorell 26.7.  
 m.s. *California* ank. Buenos Aires 4.8.  
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Los Angeles 8.8. udg.  
 m.s. *Canadian Reefer* afg. Montreal 25.7.  
 s.s. *Carmen* ank. Sunderland 31.7.  
 m.s. *Caroline Mærsk* afg. Corpus Christi 28.7.  
 s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 7.8.  
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Suva 28.7.  
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Dairen 5.8. udg.  
 m.s. *Chilean Reefer* ank. Rio de Janeiro 2.7.  
 s.s. *Christiansborg* ank. New York 7.8.  
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Danzig 4.8.  
 s.s. *Clara*, Jensen, ank. Rotterdam 6.8.  
 s.s. *Clara Clausen* afg. Kolding 2.8. til Lübeck.  
 m.s. *Columbia*, Bronrr, afg. Port Alfred 3.8.  
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Safi 1.8.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Prinzapolka 30.7.

#### D

s.s. *Dagmar* afg. Coenhaven 1.8.  
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 7.8.  
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 2.8. til Bremen.  
 s.s. *Dania*, Danholm, afg. Danzig 6.8. til Rotterdam.  
 m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Penang 29.7. til Aden hjg.  
 m.s. *Danmark* ank. North Shield i Dok.  
 s.s. *Delaware* afg. Aalborg 19.7. til Jacksonville.

#### E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Ushant 23.7. til Para.



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25.7.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,50	AMSTERDAM.....	256,30
BERLIN.....	192,15	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,45	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,25	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,35	WARSAWA.....	90,50

s.s. *Ebro* ank. Livorno 8.8.  
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Bathurst (R.G.) 26.7. til Rotterdam.  
 s.s. *Effe Mærsk* afg. Bayonne 31.7.  
 s.s. *Egholm* ank. Kbhvn. 6.8.  
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Dakar 1.8.  
 s.s. *Eleonora Mærsk* afg. Tuxpam 18.7.  
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Newport News 4.8.  
 s.s. *Elisabeth* ank. London 3.8.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Nørresundby 31.7.  
 s.s. *Ellen* afg. Blyth 3.8. til Stockholm.  
 s.s. *Ellensborg* ank. Kbhvn. 5.8.  
 s.s. *Else* afg. Helsingfors 1.8.  
 ss.. *Emanuel* afg. Liverpool 3.8. til Harvey Bank, New Brunswick.  
 ss.. *Emilie Mærsk* afg. St. John 22.7.  
 m.s. *Emma Mærsk* ank. Rotterdam 31.7.  
 s.s. *Energi* ank. Buchtouche 3.8.  
 s.s. *England*, Stengade, pass. Brunsbüttelkoog 5.8. p. R. l. Ghent.  
 s.s. *Enigheden* oplagt.  
 s.s. *Erik Boye* ank. Ballimore 20.7.  
 s.s. *Erindring* oplagt.  
 s.s. *Erna* ank. Oscarshamn 2.8.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. San Francisco 2.8. hjg.  
 m.t. *Eso Copenhagen* afg. Nyborg 24.7. til Bay Town.  
 s.s. *Ester* ank. Goole 1.8.  
 ss.. *Estland*, Hartz-Rasmussen, afg. Fowey 1.8.  
 s.s. *Estrid* afg. Barry 2.8. til Br. Honduras.  
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 7.8.

## F

m.sk. *Fano* ank. Vestmannøerne 31.7.  
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Antwerpen 1.8.  
 s.s. *Finland* ank. Danig 2.8.  
 m.s. *Fionia*, Kondrup, afg. Colombo 5.8. til Penang udg.  
 ss.. *Flynderborg* pass. Flushing 8.8.  
 s.s. *Frankrig* ank. København 2.8.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Hull 6.8.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Zaandam 5.8.  
 s.s. *Freya* afg. Danzig 31.7. til Koivisto.  
 s.s. *Frida* afg. Cardenas 26.7.  
 s.s. *Frode* afg. New York 29.7. til Oslo.  
 s.s. *Fylla* ank. Blyth 3.8.

## G

s.s. *Georgia* ank. Kbhvn. 3.8.  
 s.s. *Gorm* afg. Miami 2.8. til Brownsville.  
 s.s. *Gerd* pass. Dungeness 30.7. til Lissabon.  
 s.s. *Gerda* afg. Mantyluoto 31.7.  
 s.s. *Gerda Toft* pass. Lissabon 6.8.  
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 27.7.  
 s.s. *Grete* afg. Puffleet 1.8.  
 s.s. *Grete Mærsk* afg. Shanghai 3.8.  
 s.s. *Gronland*, Fischer, afg. Haukipudas 28.7.  
 s.s. *Guðrun* ank. Stettin 29.7.  
 m.s. *Guðrun Mærsk* afg. Casablanca 24.7.  
 s.s. *Gunhild* ank. Boston (Linc) 28.7.  
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Gdynia 3.8.  
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 22.7. til Chefoo.  
 s.s. *Gyda* pass. Spurns Head 29.7. til Archangel.

## H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Holbæk 8.8.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Methil 5.8. til Nørresundby.  
 ss.. *Halldan* afg. Danzig 8.8. til Tallinn og Riga.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Færingerhavn 27.7.  
 s.s. *Hanne* afg. Frederikshavn 29.7. til Reykjavik.  
 s.s. *Hans* afg. Danzig 8.8. til Aalborg.  
 s.s. *Hans Broge* ank. Nice 29.7.  
 s.s. *Hans Mærsk* ank. London 1.8.  
 s.s. *Harald* afg. Danzig 7.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Harriet* pass. Dover 1.8.  
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 27.7.  
 s.s. *Helene* ank. Gdynia 29.7.  
 m.s. *Helvig* ank. Philadelphia 1.8.  
 s.s. *Henry Tegner* pass. Helsingør 3.8. (nordg.)  
 m.s. *Herdis* ank. Nørresundby 29.7.  
 s.s. *Hilde* afg. Grangemouth 1.8. til Odense.  
 s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 5.8. til Kbhvn.  
 ss.. *Holland* ank. Kbhvn. 1.8.  
 m.s. *Hulda Mærsk* ank. Manila 17.7.

## I

m.s. *India*, Krarup, ank. Hongkong 9.8. udg.  
 s.s. *Inga*, Holm, ank. Gdynia 2.8.  
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Los Angeles 4.8.  
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Danzig 28.7.  
 s.s. *Inger* ank. Manchester 31.7.  
 s.s. *Inger Toft* pass. Burling 5.8.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Pannboeuf 7.8.  
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Patras 5.8.  
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Danzig 3.8. til Boulogne.  
 s.s. *Ivar* afg. St. John 25.7. til Philadelphia.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 6.8.  
 ss.. *Jakob Mærsk* afg. Swansea 28.7.  
 m.s. *Jane Mærsk* afg. Ostermoor 1.8.  
 m.s. *Japos* pass. Dover 3.8.  
 m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. Kbhvn. 30.7.  
 s.s. *Jenny* ank. Sables d'Olonne 30.7.  
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Billingham 22.7.  
 s.s. *Johanne* ank. Panteniemi 30.7.  
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Gdynia 2.8.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 9.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Jonna* pass. Ushant 1.8.  
 s.s. *Juliane* afg. W. Hartlepool 1.8. til Odense.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Aden 8.8. til Suez hjg.  
 s.s. *Jutta* afg. Casablanca 31.7.  
 s.s. *Jytte* pass. Helsingør 30.7. til Bordeaux.  
 s.s. *Jægersborg* ank. London 3.8.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Port of Spain 3.8.  
 ss.. *Kalo*, Brockmann, afg. Amsterdam 11.7.  
 s.s. *Karen* ank. Ghent 31.7.  
 s.s. *Karen Toft* afg. Puerto Columbia 21.7.  
 s.s. *Karla* ank. Wiborg 31.7.  
 ss. *Katholm* ank. Manchester 8.8.  
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Hamburg 5.8.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Seaham 28.7.  
 s.s. *Kentucky* ank. Leningrad 3.8.  
 m.s. *Kina*, Himmelstrup, afg. Oslo 7.8. til Antwerpen udg.  
 s.s. *Kirsten* afg. Griensby 1.8. til Køge.  
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Swansea 30.7.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Fenger Tendal, afg. Danzig 31.7. til Manchester.  
 s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco—Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 s.s. *Knud* ank. Danzig 5.8.  
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Burntisland 3.8.  
 s.s. *Knut* ank. København 1.8.  
 s.s. *Kongea* ank. London 2.8.

## L

s.s. *Laila* pass. Christobal 1.8.  
 m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Ushant 7.8. p. R. l. London hjg.  
 s.s. *Lars Kruse* ank. Nakskov 31.7.  
 s.s. *Laura* pass. Dungeness 28.7.  
 m.s. *Laura Mærsk* ank. Baltimore 2.8.  
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Sydney 3.8.  
 m.s. *Lexa Mærsk* ank. Shanghai 5.8.  
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Alexandria 1.8.  
 ss.. *Lifland*, Hartmann, afg. Gdynia 7.8.  
 s.s. *Lillian* pass. Antwerpen 1.8.  
 s.s. *Lilleaa* afg. Burntisland 2.8. til Hundested.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Argentiera 6.8.  
 s.s. *Lily* ank. Uras 3.7.  
 s.s. *Linda* pass. Gibraltar 1.8.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 2.8. til Boston.  
 s.s. *Lotta* pass. Helsingør 31.7.  
 s.s. *Lotte* afg. Dakar 15.7. til Dunkirk.  
 m.s. *Lousiana* afg. Buenos Aires 5.8. til Bergen.  
 m.s. *Lundby* afg. Aberdeen Wash. 27.7. til Taku Bar.  
 s.s. *Lynæs* pass. Barry 6.8.

## M

s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 7.8.  
 s.s. *Maja* ank. Kemi 30.7.  
 m.s. *Malaya*, Kragelund, afg. Ras Mallap 7.8. til Aden udg.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Nantes 6.8.  
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Manila 1.8.  
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Cardenas 4.8.  
 s.s. *Margrete* pass. Skagen 30.7. til Tyne.  
 s.s. *Margrethe* ank. London 8.8.  
 s.s. *Maria* ank. Aalborg 6.7.  
 s.s. *Marianne* afg. Hartlepool 3.8. til Rotterdam.  
 m.s. *Marie Mærsk* afg. Port Arthur 1.8.  
 s.s. *Marie Toft* ank. Bordeaux 3.8.  
 s.s. *Marit Mærsk* afg. Calais 29.7.  
 s.s. *Marna* afg. New York 28.7.  
 m.s. *Marocco* ank. Antwerpen 7.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, ank. Melhil 6.8.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Godthaab 1.8.  
 s.s. *Marz* pass. Helsingør 30.7. p. R. l. Wiborg.  
 s.s. *Maryland* afg. Rio 31.7. til Madiera.

ss.. *Mathilde Mærsk* afg. London 1.8.  
 m.s. *Menoia*, Frederiksen, ank. Bangkok 25.7.  
 s.s. *Mercur* ank. Nieuwe Waterweg 3.8.  
 ss.. *Michael Jebsen* afg. Manila 20.7. til Hongkong.  
 s.s. *Minsk* i Dok i Frederikshavn.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. Pedersen, ank. Helsingør 5.8.  
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Port Talbot 4.8.  
 s.s. *Najaden* ank. Methil 1.8.  
 s.s. *Nancy* ank. Marseille 7.8.  
 s.s. *Nerma* ank. Rostock 31.7.  
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 22.7. til River Plate.  
 ss.. *Nicoline Mærsk* afg. Philadelphia 2.8.  
 s.s. *Niel Mærsk* ank. New York 3.8.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. London 6.8.  
 s.s. *Niobe* afg. Cardiff 1.8.  
 s.s. *Norco* ank. London 3.8.  
 m.s. *Nordbo* afg. Seattle 13.7. til Yokohama.  
 s.s. *Nordborg* afg. Port de Bouc 6.8.  
 s.s. *Nordby* afg. London 2.8. til Sables d'Olonne.  
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 18.7. til Kobe.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Buenos Ayres 26.7. til Jacksonville.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Beaumont 26.7.  
 m.s. *Nordhval* ank. Mumbles 31.7.  
 m.s. *Nordkap* afg. Jacksonville 29.7. til New York.  
 s.s. *Nordlys* ank. Clyde 23.7.  
 m.s. *Nordpol* ank. Columbia R. 15.7.  
 m.s. *Nordvest* ank. Yokohama 28.7.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Lome 4.8.

## O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 8.8.  
 s.s. *Olaf* afg. Kbn. 7.8. til Middelfart, Aarhus og Aalborg.  
 s.s. *Olga* ank. London 3.8.  
 m.s. *Olga S.* afg. Tripolis 28.7. til Lattakia.  
 m.s. *Olympia*, Lorensen, forv. ank. Quebec 15.8.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Kalundborg 2.8.  
 m.s. *Oregon* ank. Bergen 8.8.  
 s.s. *Orion* afg. London 31.7. til Helsingfors.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leningrad 2.8. til Ostende.  
 s.s. *Otto Petersen* afg. Para 1.8.  
 s.s. *Ove Toft* afg. Antwerpen 4.8.

## P

s.s. *P. N. Dam* ank. New York 28.7.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Dairen 8.8. til Chefoo hjg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Odense 5.8.  
 s.s. *Paula* pass. Helsingør 31.7.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Bangkok 8.8. hjg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco—Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Los Angeles 26.7.  
 s.s. *Polly* ank. Folkestone 28.7.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Dunston/Tyne 4.8. til Lysaker.

## R

m.s. *Ragnhild* afg. New York 24.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Randa* ank. Huelva 30.7.  
 s.s. *Riga* pass. Skagen 6.8. p. R. t. Preston.  
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 1.8.  
 s.s. *Rikke* ank. Odense 29.7.  
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 9.8. til Hamburg.  
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Odense 3.8.  
 s.s. *Robert* afg. Leningrad 1.8.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Soerabaya 24.7.  
 s.s. *Rosenborg* afg. Casablanca 6.8.  
 m.sk. *Rømø* afg. Koflavik 27.7.

## S

s.s. *Saga* afg. Stettin 8.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Sally Mærsk* afg. Safi 31.7.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Odense 7.8.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Flenshung 5.8.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Gdynia 6.8.  
 s.s. *Seine* afg. Bordeaux 10.8. til La Pallice.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Pictou Landing 27.7.  
 m.s. *Selandia*, Væring, pass. Gibraltar 4.8. p. R. t. Mar-seilles udg.  
 s.s. *Selma* ank. Dunkirk 1.8.  
 s.s. *Sessa* pass. Christobal 22.7.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Sydney 31.7. udg.  
 s.s. *Sicilien* ank. Kbhvn. 6.8.  
 s.s. *Sigrud* pass. Helsingør 28.7.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

s.s. *Sigrun* forv. afg. Antwerpen 8.8. til Kbhvn., Odense, Randers.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Helsingør 30.7.  
 s.s. *Skaane*, Kybn, afg. Danzig 1.8.  
 s.s. *Skagen* ank. Frederikshavn 4.8.  
 s.s. *Skagerak* ank. Irvine 29.7.  
 s.s. *Skandia* afg. Nyborg 27.7. til Texas City.  
 s.s. *Skjold* forv. afg. Fredericia 8.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Grangemouth 8.8.  
 s.s. *Steipner* afg. Kbhvn. 8.8. til Gdynia og Danzig.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Zamboanga 4.8.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. St. John's N.F. 1.8.  
 s.s. *Sophie* pass. Gdynia 31.7.  
 s.s. *Stadion II* afg. Drammen 7.8. til Randers og Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 26° N. 45° W. 2.8. p. R. t. Fort de France.  
 s.s. *Stella* ank. W. Hartlepool 27.7.  
 m.s. *Stensby* afg. Trinidad 1.8. til Port Alfred.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 19.7.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Nyborg 4.8.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bordeaux 12.7.  
 s.s. *Svanhild* afg. Kbhvn. 7.8. til Gdynia.  
 s.s. *Svanholm* ank. Kbhvn. 8.8.  
 s.s. *Suava* afg. Nakskov 8.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Svend Pii* i Helsingør  
 s.s. *Søborg* ank. Grimsby 7.8.

## T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 3.8.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Nauru 5.8.  
 s.s. *Tanja* pass. Gibraltar 31.7.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Pedro 25.7.  
 s.s. *Teddy* afg. Boston 8.8. til Faaborg.  
 s.s. *Tekla* ank. Ghent 15.7.  
 s.s. *Tennessee* afg. Rio 4.8. til Bahia.  
 s.s. *Texas* ank. New York 8.8.  
 m.s. *Thyra S.* ank. Liverpool 28.7.  
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 5.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Tonny* oplagt.  
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Cardiff 4.8.  
 s.s. *Transporter* ank. Immingham 4.8.  
 s.s. *Trio* ank. Kbhvn. 7.8.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 7.8. nordover.  
 s.s. *Tula* ank. Casablanca 6.8.  
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 4.8.  
 m.s. *Tureby* forv. afg. Montreal 8.8. til New York.

## U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 8.8. til Gdynia og Danzig.  
 s.s. *Ulla* pass. Ushant 31.7.  
 s.s. *Ulrik Holm* afg. København 31.7. til Ivigtut.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Shanghai 8.8.

## V

s.s. *Valborg* ank. Wirtstavarff 31.7.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Stege 7.8. til Methil.  
 s.s. *Venus* afg. Philadelphia 27.7. til Antilla.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Danzig 1.8.  
 s.s. *Viborg* ank. Casablanca 8.8.  
 s.s. *Viola* ank. Stettin 1.8.  
 s.s. *Virginia* afg. Madeira 1.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco—Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. afg. Townsville 8.8.  
 s.s. *With. Colding* afg. Ivigtut 31.7.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen afg. Rouen 3.8. til Danzig.

## Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 8.8. til Aarhus og Aalborg.

## Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Lodingen 6.8.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-&EFFEKTORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVNTlf. 12.432  
12.267  
12.732**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

**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

**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

**FRAGT- & PASSAGER RUTER**

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -  
Brasilien - Nordafrika - Italien -  
Spanien - Portugal - Frankrig -  
Belgien - Tyskland - Storbritannien -  
Island - Norge - Sverige - Danmark -  
Føleland - Estland - Lolland -**KAAS & SØRENSEN**

INDEHAVER

Skibsklarerling

Kommission

**G. E. OLSEN**Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter**HELSENGØR**Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 675

Benyt min „Pratt“ Benzintank via A via Pothuset

**Skibsproviantering**

Schiffhandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Efter Kl. 8 Ordrup 3096

Telgr.-Adr.: Stores

Amaliegade 43.

København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetic".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 9. August 1939.

Nr. 32.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

„Den danske Lods“ udkommer for Fremtiden i 3 Bind.  
Bind I indeholder de almindelige Bestemmelser i den tidligere „danske Lods“  
Kapitel I.  
Bind II omfatter *Nordsoen, Skagerrak, Limfjorden og Kattegat.*  
Bind III omfatter *Sundet, Store-Bælt, Lille-Bælt, Farvandet S. for Fyn, Smaalandsfarvandet og Østersøen.*  
Bind II er udkommet August 1939.  
Bind I og III er for Tiden under Trykning.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:  
Den danske Lods II, 1939 (sluttet med E. f. S. Nr. 23, 1939). Pris: Kr. 5,00.

## I. Østersøen.

2324. (T). Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Klokketønde inddrages midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 31/2122. Stockholm 1939.)  
I Løbet af første Halvdel af August d. A. inddrages *Trelleborgs ränna* Klokketønde paa c.  $55^{\circ} 21' N.$   $13^{\circ} 09' E.$  for Eftersyn.
2325. Sverige. Öland W.-Kyst. Grönhögen Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 31/2121. Stockholm 1939.)  
*Grönhögen Fyr* paa c.  $56^{\circ} 15',9 N.$   $16^{\circ} 24',0 E.$  er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver  $5^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. — Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 181.)
2326. Sverige E.-Kyst. Nyköping. Lodsstation nedlagt.  
(U. f. s. Nr. 30/2053. Stockholm 1939.)  
Lodsstationen ved *Nyköping* er nedlagt. c.  $58^{\circ} 44',8 N.$   $17^{\circ} 01',3 E.$
2327. Sverige. Bottniske Bugt. Lystonder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 31/2117 og 31/2119. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystonder er atter udlagt paa Station:  
*Långrogrundet* c.  $63^{\circ} 15' N.$   $19^{\circ} 38' E.$  *Ellägrundet.* *Rata Storgrund.*  
(E. f. S. Nr. 1/12 og 2/111 1939.)

- 2328. (P). Finland. Finske Bugt. Barösund. Barösund Fyrs Lodsudkigstation flyttes.**  
(U. f. s. Nr. 21/703. Helsingfors 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid flyttes *Barösund* Fyrs Lodsudkigstation til  $59^{\circ} 59' 33''$  N.  $23^{\circ} 56' 00''$  E.
- 2329. (T). Finland. Finske Bugt. Someri Fyr midlertidig forandret.**  
(U. f. s. Nr. 21/701. Helsingfors 1939.)  
*Someri* Fyr paa  $60^{\circ} 12' 25''$  N.  $27^{\circ} 38' 26''$  E. er midlertidig forandret og viser indtil videre hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink hver  $20^s$ , Blink  $3,5^s$ , Mørke  $3^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mørke  $12,9^s$ . Fyret er synligt hele Horisonten rundt. — Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 28/2056 1939.)
- 2330. (T). Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Flaade udlagt. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 31/3268. Berlin 1939.)  
I *Kieler Bugt* er under Sommermaanederne d. A. udlagt en gulmalet Flaade paa c.  $54^{\circ} 26',4$  N.  $10^{\circ} 22',1$  E.  
Ved Sejlads i dette Omraade skal udvises Forsigtighed.  
Flaaden inddrages til Efteraaret uden nærmere Meddelelse.

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

- 2331. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Skydeøvelser. Advarsel.**  
I Tiden fra den 4. til den 9. September d. A., begge Dage inklusive, vil der om Aftenen blive afholdt Skydning med Rekylggevær fra *Mosede Batteri* over *Køge Bugt* mod belyst Luftmaal.  
Skudomraadet vil blive begrænset af Linier fra *Jægerkroen* (c.  $55^{\circ} 36\frac{1}{2}'$  N.  $12^{\circ} 22'$  E.)  $5,4$  Sm S. efter og fra *Solrad Kirke* (c.  $55^{\circ} 32'$  N.  $12^{\circ} 11'$  E.)  $6,5$  Sm E. efter samt den mellemliggende Kystlinie.  
Det vil være forbundet med Livsfare at færdes i og over det afgrænsede Omraade.  
De to førstnævnte Linier vil være markeret af to Spærrelyskasteres Lyskegler, der fra Kysten gaar vandret ud over Vandfladen.  
Skydningen vil begynde Kl. 2100.  
Naar Skydningen er endt, vil de to Spærrelyskastere vifte 10 Gange op og ned, hvorefter de vil blive slukket.
- 2332. (T). Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr formørkes delvis.**  
(U. f. s. Nr. 31/2126. Stockholm 1939.)  
Fra omkring den 1. September til omkring den 15. Oktober d. A. vil *Haken Fyr* paa c.  $55^{\circ} 54',6$  N.  $12^{\circ} 43',7$  E. paa Grund af Opførelsen af et nyt Fyrtaarn være formørket mellem Pejlingerne c.  $235^{\circ}$  og c.  $270^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 11/790 1939.)
- 2333. Sverige. Sundet. Landskrona N. Lystønder genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 31/2125. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Pilhaken* c.  $55^{\circ} 52',6$  N.  $12^{\circ} 47',3$  E. *Norra Haken* c.  $55^{\circ} 52',2$  N.  $12^{\circ} 47',7$  E.  
(E. f. S. Nr. 28/2066 1939.)
- 2334. Sverige. Sundet. Limhamn. Oplysning om Lods.**  
(U. f. s. Nr. 30/2065. Stockholm 1939.)  
Ved *Limhamn* finder Lodsudkig kun Sted om Dagen. Fra Søen kommende Skibe faar Lodsens uden for Indløbet til *Limhamn* eller uden for *Trindelen*. Lods for udgaaende bestilles paa Lodskontoret.  
c.  $55^{\circ} 35',4$  N.  $12^{\circ} 55',4$  E.

**2335. Danmark. Smaalandsfarvandet. Indløbet til Stege. Koster Rende. Afmærkning flyttet.**

Afmærkningen ved S.-Siden af *Koster Rende* er flyttet, som følger:

- a. Den W.-ligste røde Stage med 1 opadvendt Kost paa  $54^{\circ} 59' (23'')$  N.  $12^{\circ} 12' (02'')$  E. er flyttet c. 140 m E. efter til  $54^{\circ} 59' (24'')$  N.  $12^{\circ} 12' (10'')$  E.
  - b. Den efterfølgende røde Stage med 1 opadvendt Kost paa  $54^{\circ} 59' (26'')$  N.  $12^{\circ} 12' (34'')$  E. er flyttet c. 225 m E. efter til  $54^{\circ} 59' (28'')$  N.  $12^{\circ} 12' (48'')$  E.
- (Kort Nr. 161. Søm-Fort. Side 79, Nr. 11.)

**2336. Danmark. Lille Bælt. Trælle Næs Vinkelfyr atter tændt.**

*Trælle Næs Vinkelfyr* paa c.  $55^{\circ} 38'$  N.  $9^{\circ} 52'$  E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 31/2323 1939.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**2337. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Varpetønde inddraget.**

Varpetønden paa  $56^{\circ} 09' (26'')$  N.  $10^{\circ} 13' (12'')$  E. i *Bassin II* er permanent inddraget.

(Kort Nr. 112 og 103. Havnelods, Side 31 og 33.)

**2338. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,9 m, i *Svaneholm Fyr*linie: 5,8 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,0 m, i *Svaneholm Løb*: 0,4 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 5,9 m over *Havrevlen* og 5,8 m i *Svaneholm Fyr*linie, og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a.  $56^{\circ} 43' (16'')$  N.  $8^{\circ} 13' (08'')$  E. — 3,0 m.
- b.  $56^{\circ} 43' (08'')$  N.  $8^{\circ} 13' (23'')$  E. — 3,2 m.
- c.  $56^{\circ} 42' (34'')$  N.  $8^{\circ} 13' (20'')$  E. — 1,5 m.

(E. f. S. Nr. 28/2071 1939. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2339. Norge. Båsfjord Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 17. Oslo 1939.)

*Båsfjord Fyr* paa c.  $70^{\circ} 38',2$  N.  $29^{\circ} 44',8$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $222^{\circ}$ til $232^{\circ}$ . | 3. Rødt i Pej. fra $6^{\circ}$ til $24^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $232^{\circ}$ - $6^{\circ}$ .         | 4. Grønt i — - $24^{\circ}$ - $75^{\circ}$ .      |

**2340. Norge. Ingøy. Store Gåsøy Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 17. Oslo 1939.)

*Store Gåsøy Fyr* paa c.  $71^{\circ} 05',1$  N.  $24^{\circ} 11',0$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Rødt i Pej. fra $112^{\circ}$ til $123^{\circ}$ . | 7. Hvidt i Pej. fra $247^{\circ}$ til $262\frac{1}{2}^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $123^{\circ}$ - $155^{\circ}$ .       | 8. Rødt i — - $262\frac{1}{2}^{\circ}$ - $292^{\circ}$ .         |
| 3. Hvidt i — - $155^{\circ}$ - $168^{\circ}$ .       | 9. Hvidt i — - $292^{\circ}$ - $316^{\circ}$ .                   |
| 4. Rødt i — - $168^{\circ}$ - $216^{\circ}$ .        | 10. Grønt i — - $316^{\circ}$ - $341^{\circ}$ .                  |
| 5. Hvidt i — - $216^{\circ}$ - $233^{\circ}$ .       | 11. Hvidt i — - $341^{\circ}$ - $348^{\circ}$ .                  |
| 6. Grønt i — - $233^{\circ}$ - $247^{\circ}$ .       | 12. Rødt i — - $348^{\circ}$ - $15^{\circ}$ .                    |

**2341. Norge. Sorøya NW.-Kyst. Fuglen. Nyt Fyr.**

(K. f. F. Nr. 17. Oslo 1939.)

Paa  $70^{\circ} 40' 11''$  N.  $21^{\circ} 59' 12''$  E. er oprettet et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $2^s$ , Mærke  $8^s$ . Flammens Højde: 33 m. Synsvidde:  $10,3$  Sm. Fyrlanterne paa et lille Træhus. Fyret er synligt hele Horisonten rundt. Brændetid: 12. August—24. April.

**2342. Norge. Lyngen. Kåfjord. Mandalsklubben. Nyt Fyr.**

(K. f. F. Nr. 17. Oslo 1939.)

Paa 69° 32' 36" N. 20° 36' 00" E. er oprettet et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 133° til 139°. | 5. Hvidt i Pej. fra 218° til 263°. |
| 2. Hvidt i — - 139° - 151°.        | 6. Rødt i — - 263° - 303°.         |
| 3. Rødt i — - 151° - 172°.         | 7. Hvidt i — - 303° - 319°.        |
| 4. Grønt i — - 172° - 218°.        | 8. Grønt i — - 319° - 324°.        |

Brændetid: 10. August—26. April.

**2343. Norge. Lyngen. Kåfjord. Pertenga. Nyt Fyr.**

(K. f. F. Nr. 17. Oslo 1939.)

Paa 69° 30' 46" N. 20° 48' 00" E. er oprettet et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Synsvidde: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- |                                   |                             |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 320° til 337°. | 4. Hvidt i — - 93° - 101°.  |
| 2. Hvidt i — - 337° - 347°.       | 5. Rødt i — - 101° - 107°.  |
| 3. Grønt i — - 347° - 93°.        | 6. Grønt i — - 107° - 133°. |

Brændetid: 10. August—26. April.

**2344. Norge. Langøy W.-Kyst. Flaskforet. Nyt Fyr.**

(K. f. F. Nr. 17. Oslo 1939.)

Paa 68° 42' 46" N. 14° 26' 00" E. er oprettet et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 29 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- |                                  |                                    |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 38° til 45°. | 8. Hvidt i Pej. fra 135° til 139°. |
| 2. Rødt i — - 45° - 47°.         | 9. Rødt i — - 139° - 162°.         |
| 3. Grønt i — - 47° - 89°.        | 10. Hvidt i — - 162° - 166°.       |
| 4. Hvidt i — - 89° - 105°.       | 11. Grønt i — - 166° - 184°.       |
| 5. Rødt i — - 105° - 117°.       | 12. Hvidt i — - 184° - 188°.       |
| 6. Hvidt i — - 117° - 120°.      | 13. Rødt i — - 188° - 214°.        |
| 7. Grønt i — - 120° - 135°.      |                                    |

Brændetid: 7 August—29. April.

**2345. Norge. Vesterålsfjorden. Odden. Nyt Fyr.**

(K. f. F. Nr. 17. Oslo 1939.)

Paa Varden paa 68° 35' 22" N. 14° 25' 18" E. er oprettet et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 22m. Synsvidde: 9 Sm. Fyrlanterne paa et lille Fyrhus paa Varde. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 7. August—29. April.

**2346. Norge. Hadsselfjorden. Melbo Havn Ledefyr. Oplysning om Fyr.**

(K. f. F. Nr. 17. Oslo 1939.)

Melbo Havn Ledefyr er flyttet W. over. Forfyrets Plads er 68° 30' 02" N. 14° 48' 55" E. Flammens Højde: 5 m. Bagfyret staar 100 m 21° fra Forfyret. Flammens Højde: 12,5 m.

Fyrene overet i Pejling 21° leder nu 35 m E. om Molehovedet, 85 m W. om Jernstangen W. for *Svinøy* og 60 m W. om 4,5 m Grunden N. for Jernstangen.

**2347. Norge. Vikvågen. Gjeilskjær Fyr flyttet.**

(K. f. F. Nr. 17. Oslo 1939.)

Gjeilskjær Fyr er flyttet til *Vågskjæran* og anbragt paa Varden paa 65° 16' 18" N. 12° 06' 32" E. Flammens Højde: 9,2 m. Fyret lyser, som følger:

- |                                 |                                   |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 21° til 27°. | 5. Rødt i Pej. fra 127° til 215°. |
| 2. Hvidt i — - 27° - 45°.       | 6. Hvidt i — - 215° - 220°.       |
| 3. Grønt i — - 45° - 117°.      | 7. Grønt i — - 220° - 225°.       |
| 4. Hvidt i — - 117° - 127°.     |                                   |

Løvrigt uforandret.

2348. (T). England SE.-Kyst. Goodwin Sands E. Undervandshindring. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1687. London 1939.)  
Omkring den 15. August d. A. udlægges for c. 10 Dage en Undervandshindring  
paa  $51^{\circ} 11' 54''$  N.  $1^{\circ} 36' 22''$  E.  
Undervandshindringens Endepunkter afmærkes med 2 smaa rødmaalede Spirtønder  
med diamantformede Topbetegnelser, og som viser hvidt, fast Lys.  
Søfarende tilraades at holde godt klar af ovennævnte Sted.
2349. England. Humber. Fyrflaade flyttet.  
(N. t. M. Nr. 1668. London 1939.)  
Fyrflaaden *Killingholme No. 7* er flyttet c.  $0,18$  Sm i Retningen  $345^{\circ}$  til  $53^{\circ} 40'$   
(00") N.  $0^{\circ} 12' (40'')$  W.,  $1,16$  Sm  $9^{\circ}$  fra *Killingholme* Bagfyr. .  
(Kort Nr. 91.)
2350. England. Hartlepool Bugt. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1698. London 1939.)  
En Grund med  $4,3$  m Vand er fundet paa  $54^{\circ} 40' (30'')$  N.  $1^{\circ} 09' (40'')$  W.,  $1,44$  Sm  
 $161^{\circ}$  fra *The Heugh* Fyr.  
(Kort Nr. 91.)
2351. (T). Skotland. Firth of Forth. Undervandshindringer. Vagtskib genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 1596. London 1939.)  
Vagtskibet paa c.  $56^{\circ} 01',4$  N.  $3^{\circ} 17',7$  W.,  $0,565$  Sm  $274^{\circ}$  fra *Oxcars* Fyr, er atter  
udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 25/1859 1939.)
2352. (T). Skotland. Firth of Forth. Tønder midlertidig udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1689. London 1939.)  
En Tønde med Stage med Flag er midlertidig udlagt paa hver af følgende Pladser:  
a.  $2,4$  Sm  $349^{\circ}$  og b.  $2,1$  Sm  $338^{\circ}$  fra *Bass Rock* Fyr, der er beliggende paa c.  $56^{\circ}$   
 $05' N.$   $2^{\circ} 38' W.$

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

2353. Frankrig. Barfleur—Cap Lévi. Oplysning om Afmærkning.  
(A. a. N. Nr. 23/1623 og 28/1978. Paris 1939.)  
1. En Lystønde, *Les Equets*, der viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  
 $4,5^s$ , er udlagt paa c.  $49^{\circ} 43',7$  N.  $1^{\circ} 18',4$  W. En Klokketønde er udlagt c. 200 m NW.  
for Lystønden.  
2. En Klokketønde er udlagt c. 200 m ENE. for Lystønden *La Pierre Noir*, der  
ligger paa c.  $49^{\circ} 43',6$  N.  $1^{\circ} 29',0$  W.  
3. De tidligere Tønder *Les Equets*, *La Basse du Rénier* (c.  $49^{\circ} 44',9$  N.  $1^{\circ} 22',4$  W.)  
og *La Pierre Noir* er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 28/2082 1939.)
2354. England S.-Kyst. Portsmouth. Flydedok fjernet.  
(N. t. M. Nr. 1713. London 1939.)  
Flydedokken paa  $50^{\circ} 48' (30'')$  N.  $1^{\circ} 05' 30''$  W. i *Fountain Lake* er fjernet.
2355. Skotland W.-Kyst. Tiree SW. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1699. London 1939.)  
Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Skerryvore*  
Fyr, der er beliggende paa c.  $56^{\circ} 19' N.$   $7^{\circ} 07' W.$ :  
a.  $10,5$  m —  $10,3$  Sm  $2^{\circ}$ .      c.  $8,7$  m —  $5,5$  Sm  $42^{\circ}$ .  
b.  $11,0$  m —  $5,8$  Sm  $17^{\circ}$ .



- 2356. Irland W.-Kyst. Slyne Head. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 1714. London 1939.)  
*Slyne Head* hvide og røde, faste Fyr paa c.  $53^{\circ} 24' N.$   $10^{\circ} 14' W.$  er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $15^s$ .  
 (E. f. S. Nr. 21/1585 1939.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2357. Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp Ædey SE. t. S. Grund findes ikke.**  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/54 1938 meddeles, at den deri omtalte  $3,5$  m Grund paa  $66^{\circ} 04' (43'') N.$   $22^{\circ} 38' (54'') W.$ , c.  $0,7$  Sm  $150^{\circ}$  fra Ædey S.-Spids, forgæves er eftersøgt.  
 (E. f. S. Nr. 1/54 1938. Kort Nr. 41 og 26. Islandske Lods, Side 103.)
- 2358. Island E.-Kyst. Seydisfjördur. Brimnes Vinkelfyr forandret.**  
 (A. f. s. Nr. 2/2. Reykjavik 1939.)  
*Brimnes Fyr* paa  $65^{\circ} 18' (30'') N.$   $13^{\circ} 46' (24'') W.$  er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,0^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $8,0^s$ . Flammens Højde: 12 m. Lysevne: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Fyrbygningen er hvid med sort Lanterne, ialt  $5,5$  m høj.  
 Iøvrigt uforandret.  
 (Kort Nr. 73, 25 og 70. Islandske Lods, Side 150. Fyr-Fort. Nr. 949.)
- 2359. Island E.-Kyst. Fáskrúdsfjördur. Hafnarnes Vinkelfyr forandret.**  
 (A. f. s. Nr. 2/1. Reykjavik 1939.)  
*Hafnarnes Fyr* paa c.  $64^{\circ} 52' 29'' N.$   $13^{\circ} 46' 01'' W.$  er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $20^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $18,5^s$ . Flammens Højde:  $17,5$  m. Lysevne: 12 Sm for hvidt,  $9,5$  Sm for rødt og  $7,5$  Sm for grønt Lys. Fyrbygningen er hvid med sort Lanterne, ialt  $5,5$  m høj.  
 Iøvrigt uforandret.  
 (Kort Nr. 74, 25 og 70. Islandske Lods, Side 160. Fyr-Fort. Nr. 956.)
- 2360. Frankrig. Goulet de Brest. Fyr forandret. Taagesignaler oprettet.**  
 (A. a. N. Nr. 27/1917. Paris 1939.)  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 23/1748 1939 meddeles, at de deri nævnte Forandringer ved *Mengam Fyr* paa c.  $48^{\circ} 20',3 N.$   $4^{\circ} 34',8 W.$  er udført.  
 (E. f. S. Nr. 23/1748 1939.)
- 2361. Frankrig. Raz de Sein (Tévenec). Nyt Fyr tændt.**  
 (A. a. N. Nr. 27/1919. Paris 1939.)  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 28/2089 1939 meddeles, at det deri omtalte Retningsfyr i *Tévenec Fyrtaarn* paa c.  $48^{\circ} 04',3 N.$   $4^{\circ} 47',8 W.$  er tændt.  
 (E. f. S. Nr. 28/2089 1939.)
- 2362. Frankrig. Île de Sein. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**  
 (A. a. N. Nr. 28/1936. Paris 1939.)  
 Tønden *Cornoc-an-Arbraden* paa c.  $48^{\circ} 03',3 N.$   $4^{\circ} 50',8 W.$  er ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ .
- 2363. Frankrig. Chaussée de Sein. Lystønde genudlagt.**  
 (A. a. N. Nr. 29/2052. Paris 1939.)  
 Lystønden paa c.  $48^{\circ} 03',4 N.$   $5^{\circ} 07',3 W.$ , c. 5 Sm W. for *Ar-Men Fyr*, er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 30/2240 1939.)
- 2364. Frankrig. Îles des Glénans. Lystønde atter tændt.**  
 (A. a. N. Nr. 29/2050. Paris 1939.)  
 Lystønden *Basse-Rouge* paa c.  $47^{\circ} 45',5 N.$   $4^{\circ} 03',9 W.$  er atter tændt.  
 (E. f. S. Nr. 28/2091 1939.)

- 2365. Frankrig. Île de Noirmoutier NE.-Kyst. Baake opført.**  
(A. a. N. Nr. 25/1762. Paris 1939.)  
Paa NW.-Pynten af *Roche Kacouy* er paa c. 47° 02',<sub>0</sub> N. 2° 14',<sub>5</sub> W. opført en rødmalet Baake med kegleformet Topbetegnelse.
- 2366. Portugal. Cabo Carvoeiro. Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1716. London 1939.)  
Taagesignalet ved *Cabo Carvoeiro* Fyr paa c. 39° 22' N. 9° 24' W. afgives nu med Sirene, Et-Stød hver 30<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 23/1750 1939.)
- 2367. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Isla de Fernando Póo. Punta Europa Fyr atter normalt.**  
(A. a. l. N. Nr. 15/361. San Fernando 1939.)  
*Punta Europa* Fyr paa c. 3° 47' N. 8° 43' E. lyser atter med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 50/3491 1937.)
- 2368. (P). Afrika W.-Kyst. Loanda. Cape Ledo. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1665. London 1939.)  
Paa c. 9° 45' S. 13° 17' E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 120 m. Synsvidde: 23 Sm. Hvidt, sekskantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
- 2369. Nova Scotia. Mainadiou Passage. Oplysning om Afmærkning og Grundte.**  
(N. t. M. Nr. 1656. London 1939.)  
1. Fløjtetønden *Bar Reef* er flyttet c. 0,2 Sm i Retningen 119° og ligger nu 1,32 Sm 158° fra *Scatari Island West Point* Fyr, der er beliggende paa c. 46° 00' N. 59° 47' W.  
2. Nedennævnte Grundte er fundet i de vedføjede Afstande og Retninger fra det i (1) nævnte Fyr:  
a. 7,6 m (Klippe) — 2,75 Sm 145½°.  
b. 7,6 m — 0,64 Sm 298°.  
c. 5,5 m (Klippe) — 0,81 Sm 318°.
- 2370. Nova Scotia. Sable Island N. Oplysning om Sand Island.**  
(N. t. M. Nr. 1655. London 1939.)  
En lille Ø, *Sand Island*, rapporteres at ligge paa c. 43° 58' N. 60° 08' W., 2 Sm 325° fra *Sable Island West Point* Fyr.
- 2371. Nova Scotia S.-Kyst. Mahone Bugt. Quaker Island Fyr SE. t. S. Fløjtetønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 42/114. Ottawa 1939.)  
En rødmalet Fløjtetønde mærket *Quaker Island* er udlagt paa 44° 30' 13" N. 64° 13' 10" W., c. 0,8 Sm 146° fra *Quaker Island* Fyr.
- 2372. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt Anduvning. Fenwick Island Shoal E. Pulle findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 1728. London 1939.)  
Den i Kortet angivne 9,1 m Pulle paa 38° 26' (40") N. 74° 50' (20") W. eksisterer ikke.
- 2373. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Great Wicomico Floden. Oplysning om Fyr og Taagesignal.**  
(N. t. M. Nr. 1678. London 1939.)  
1. Fyret paa c. 37° 47' N. 76° 16' W. viser hvidt og rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>.  
2. Taagesignal afgives med Nautofon, Et-Stød hver 20<sup>s</sup>. Hvis Nautofonen kommer i Uorden, afgives Taagesignalet med Klokke, To-Slag hver 15<sup>s</sup>.
- 2374. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. York Floden. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1677. London 1939.)  
Fyret paa *Gloucester Point* paa c. 37° 15' N. 76° 30' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

2375. Honduras Bugt. Ox Tongue Shoal. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 1652. London 1939.)  
Det hvide Blinkfyr paa c. 15° 54' N. 88° 41' W. er atter tændt. Flammens Højde: 4,0 m. Pælebaake.
2376. Honduras Bugt. Villedo Shoal. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1652. London 1939.)  
*Villedo Shoal* Fyr paa c. 15° 46' N. 88° 37' W. er forandret fra at vise grønt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,9 m. Pælebaake.
2377. Venezuela. Orinoco Floden Indløb. Barima Point Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1676. London 1939.)  
*Barima Point* Fyr paa c. 8° 36' N. 60° 27' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 40 m. Synsvide: 17 Sm.
2378. Chile. Golfo de Ancud. Bajo 21 de Mayo. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 29/1877. Washington 1939.)  
Tønden, der paa 42° 24' (30") S. 73° 23' (30") W. afmærkede *Bajo 21 de Mayo*, er permanent inddraget.
2379. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Punta Gorda Fyr. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 29/1880. Washington 1939.)  
Taagesignalet ved *Punta Gorda* Fyr paa c. 40° 15' N. 124° 21' W. er forandret til Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 27<sup>s</sup>.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2380. Spanien E.-Kyst. Puerto de Alicante. Vrag fjernet.  
(A. a. l. N. Nr. 14/341. San Fernando 1939.)  
Vraget, der laa sunket paa c. 38° 19',7 N. 0° 29',1 W., 0,3 Sm 223° fra *Alicante* Fyr, er fjernet.
2381. Frankrig. Toulon. Port du Mourillon. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 28/1981. Paris 1939.)  
*Port du Mourillon* grønne Fyr med Gruppe-Formørkelser paa Yderenden af Molen paa c. 43° 06',4 N. 5° 56',2 E. er forandret til at vise grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.
2382. Korsika W.-Kyst. Les Moines Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 29/2049. Paris 1939.)  
*Les Moines* Fyr paa c. 41° 26',8 N. 8° 54',0 E. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 2,3<sup>s</sup>, Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 7,3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 26 m. Synsvide: 17 Sm.
2383. Korsika. Calvi. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 28/1990. Paris 1939.)  
*Calvi* Fyr paa c. 42° 34',1 N. 8° 45',8 E., ved Foden af Kastellet, er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvide: 15 Sm.

**2384. (P). Korsika. Macinaggio. Fyr forandres.**

(A. a. N. Nr. 29/2053. Paris 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa Hovedet af E.-Molen paa c. 42° 57',<sub>5</sub> N. 9° 27',<sub>4</sub> E. til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 9<sup>s</sup>, Lys 4,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Lys 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 14 Sm for hvidt og 9 Sm for rødt Lys. Fyrpæl af Beton. Fyret, der er ubevogtet, lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 210° til 335°.
2. Rødt i Pej. fra 193° til 210°.

**2385. (T). Italien. Spezia Bugt. Løb spærret.**

(N. t. M. Nr. 1664. London 1939.)

Paa Grund af forskellige Undervandsarbejder er al Sejlads i *Tino Passage* paa c. 44° 02' N. 9° 51' E. indtil videre forbudt, og det paalægges Skibe at gaa med langsom Fart, naar de er i Nærheden af de igangværende Arbejder.

**2386. Tyrkiet. Marmarahavet. Gallipoli Stræde Anduvning. Vragtønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1718. London 1939.)

En grøn Spidstønde er udlagt paa 40° 28' 28" N. 26° 46' 45" E. som Afmærkning for det der liggende 4,<sub>6</sub> m Vrag.

**2387. Tyrkiet. Marmarahavet. Erekli Bugt. Tønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1718. London 1939.)

En sort Spidstønde mærket „P. A.“ er udlagt paa c. 40° 58' N. 27° 59' E., 0,<sub>39</sub> Sm 24<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° fra *Erekli* Fyr.

**2388. Rusland. Sorte Hav. Krim. Popovka. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1708. London 1939.)

Paa c. 45° 18' N. 33° 02' E., 13,<sub>2</sub> Sm 310° fra *Eupatoria Point* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 11 Sm. Hvidmalet Tremmeværksbaake.

**2389. Rusland. Sorte Hav. Krim. Cape Takil. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 1719. London 1939.)

1. Paa Taarnet paa c. 45° 06' N. 36° 27' E., 0,<sub>2</sub> Sm 315° fra *Cape Takil* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>.

2. Det blaa Blinkfyr c. 0,<sub>2</sub> Sm 135° fra (1) er permanent nedlagt.

**2390. Rusland. Sorte Hav. Krim. Tuzla Spit. Lys- og Fløjtetønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 1710. London 1939.)

Lys- og Fløjtetønden paa c. 45° 18' N. 36° 29' E., ved NW.-Enden af *Tuzla Spit*, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.

**2391. Rusland. Azovske Hav. Berdjansk skiftet Navn.**

(N. f. S. Nr. 31/3225. Berlin 1939.)

Byen *Berdjansk* paa c. 46° 45' N. 36° 48' E. er omdøbt til *Osipenko*.

**2392. Rhodos. Rhodos Havn. Secca Chiara. Oplysning om Grund.**

(N. f. S. Nr. 30/3125. Berlin 1939.)

E. f. S. Nr. 21/1617 1939 annulleres, idet den deri nævnte 4,<sub>7</sub> m Grund *Secca Chiara* paa c. 36° 26',<sub>5</sub> N. 28° 14',<sub>8</sub> E. stadig eksisterer.

**2393. (T). Cypern. Paphos Point. Fyr slukkes midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 1706. London 1939.)

*Paphos Point* Fyr paa c. 34° 45' N. 32° 25' E. vil være slukket fra den 4. til den 11. September d. A., begge Dage inklusive.

- 2394. Tunis. Canal des Kerkennah. Oplysning om Fyrbelysning og Afmærkning.**  
(A. a. N. Nr. 26/1832 og 28/1985. Paris 1939.)
1. Lystønden *Bouée Sud du canal des Kerkennah* paa c. 34° 47' N. 10° 59' E. er permanent inddraget.
  2. Paa c. 34° 44',<sub>0</sub> N. 10° 58',<sub>5</sub> E., c. 6,<sub>5</sub> Sm SE. for *Pointe de Sidi-Mansour*, er paa en sortmalet Baake tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 1,<sub>5</sub>, Mørke 4,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 10 Sm.
  3. *Bouée Nr. 2 du chenal d'El-Luza* paa 35° 00',<sub>5</sub> N. 11° 08',<sub>8</sub> E. er ombyttet med en Spirtønde.
- 2395. Algier. Cap de l'Aiguille. Radiofyr i Virksomhed.**  
(A. a. N. Nr. 28/1983. Paris 1939.)  
*Cap de l'Aiguille* Radiofyr paa c. 35° 52',<sub>7</sub> N. 0° 29',<sub>3</sub> W. er nu i regelmæssig Virksomhed.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2396. Røde Hav. Shab Rumi. Oplysning om Beliggenhed.**  
(N. t. M. Nr. 1675. London 1939.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 27/2013 1939 meddeles, at Baaken ved S.-Enden af *Shab Rumi* Rev er beliggende paa c. 19° 56' N. 37° 25' E., c. 2 Sm 172° fra den tidligere opgivne Plads og 12,<sub>3</sub> Sm 352° fra *Sanganeb* Fyr. Revet strækker sig 1,<sub>0</sub> Sm i Retningen 334° fra Baaken.  
(E. f. S. Nr. 27/2013 1939.)
- 2397. Røde Hav. Zubair Islands. Centre Peak Island. Oplysning om Fyr.**  
(B. a. Z. Nr. 174/2272. 's-Gravenhage 1939.)  
*Centre Peak Island* Fyr paa c. 15° 01' N. 42° 10' E. viser stadig hvidt, fast Lys. Synsvidde: 6 Sm.  
(E. f. S. Nr. 2/142 1939.)
- 2398. Forindien S.-Kyst. Mannar Bugt. Valinukam. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 1696. London 1939.)  
Et Skær med 2,<sub>7</sub> m Vand er fundet paa c. 9° 10' N. 78° 40' E., 1,<sub>3</sub> Sm 38° fra *Valinukam* Baake.
- 2399. Ceylon N.-Kyst. Pedro Channel. Oplysning om Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 1686. London 1939.)
1. En Grund med 1,<sub>8</sub> m Vand, *Ethiopia Shoal*, ligger paa c. 9° 45' N. 80° 23' E., 8,<sub>75</sub> Sm 120½° fra *Point Pedro* Fyr.
  2. 3,<sub>7</sub> m Grunden c. 4 Sm 159° fra (1) skal slettes i Kortene.
- 2400. Bengalske Bugt. Birma. Kyauk Pyu Harbour. Tønde inddrages.**  
(N. t. M. Nr. 1709. London 1939.)  
I Løbet af Oktober d. A. inddrages uden nærmere Meddelelse den sorte Spidstønde paa c. 19° 28' N. 93° 31' E., c. 2,<sub>8</sub> Sm 306° fra *Dalhousie Fort* Triangulationsmærke.  
(E. f. S. Nr. 27/2016 1939.)
- 2401. Malacca Stræde. Sumatra N.-Kyst. Oeleë. Oplysning om Fyr.**  
(B. a. Z. Nr. 172/2242. 's-Gravenhage 1939.)  
*Lysevnen i Oeleë* røde, faste Fyr paa c. 5° 34' N. 95° 17' E. er forøget. Synsvidden er nu 7 Sm.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2402. (T). Singapore Stræde. Singapore. Keppel Harbour. Undervandshindringer udlægges midlertidigt. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1710. London 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges Undervandshindringer paa følgende Steder:  
a. 0,075 Sm 94°, b. 0,17 Sm 68°, c. 0,28 Sm 60° og d. 0,51 Sm 48° fra *Teregeh Spit*  
Baake Nr. 18, der er beliggende paa 1° 15' (30") N. 103° 50' (30") E.  
Alle Skibe skal holde klar af disse Undervandshindringer.
2403. Sunda Øerne. Borneo W.-Kyst. Tambelan Island. Iboel E. Grund.  
(B. a. Z. Nr. 172/2243. 's-Gravenhage 1939.)  
I Strædet mellem *Iboel Nangka* og *Benoea Leso* er paa c. 0° 59' N. 107° 25',3 E. fundet en Grund med c. 3 m Vand.
2404. Australien. Victoria. Port Philip. Fyr tændt. Lystønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1551. London 1939.)  
Lystønde No. 2 paa c. 38° 06' S. 144° 37' E., 0,154 Sm 319° fra *Point Richards* Baake, er permanent inddraget og erstattet med en Pælebaake, hvorpaa er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 5 Sm.  
(E. f. S. Nr. 27/2033 1939.)
2405. Australien. Coral Sea. Bellona Reef. Skær.  
(N. t. M. Nr. 1550. London 1939.)  
Et Skær med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. 21° 34' S. 159° 34' E.
2406. Tasmanien S.-Kyst. Huon Floden. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 24/127. Sydney 1939.)  
Paa *Huon Island* er paa c. 43° 18' S. 147° 09' E., 1,82 Sm 161° fra *Garden Island* hvide Fyr med En-Formærkelser, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5½<sup>s</sup>. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 10 Sm. Rødmalet Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.  
(E. f. S. Nr. 20/1543 1939.)
2407. New Zealand. South Island. Separation Point. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 1607. London 1939.)  
Paa *Separation Point* er paa c. 40° 47' S. 173° 00' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidmalet, rund Fyrbaake. Fyret er ubevogtet.
2408. New Zealand. South Island. Awarua paa Bluff Harbour. Oplysning om Fyr og Afmærkning.  
(N. t. M. Nr. 1528. London 1939.)  
1. *Channel Rocks* Fyr paa c. 46° 36' S. 168° 22' E. er forandret til at vise rodt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>. Synsvidde: 4 Sm.  
2. Den sort- og hvidmalede Tønde c. 0,31 Sm 127° fra (1) er permanent inddraget.

## 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 3827 Philippine islands. — Western part of Mindanao sea, with Bohol strait and part of Tanon strait.  
Limits. — Lat. 8° 35' 24" — 10° 21' N.  
Long. 122° 54' — 124° 03' 54" E.
- R 121 Sweden. — Torbjørnskjaer to Vaderobod.

- R 608 Africa. — River Gambia entrance.  
 R 1652 England, south coast. Owers to Beachy head.  
 T Supplement No. 8 to West Indies Pilot, Vol. I.  
 T Supplement No. 8 to St. Lawrence Pilot.  
 T Supplement No. 3 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. I.  
 R Admiralty Tide Tables, Part I, 1940.  
 T Supplement No. 1 to East Coast of United States Pilot, Vol. II.  
 T Supplement No. 7 to Pacific Islands Pilot, Vol. III.  
 T Supplement No. 8 to Irish Coast Pilot.  
 T Supplement No. 5 to Norway Pilot, Part I.  
 N 53 D South Pacific and Southern oceans, gnomonic chart. (Curves for obtaining true bearings of Panama).  
 N 53 B South Pacific and Southern oceans, gnomonic chart. (Curves for obtaining true bearings of Wellington).  
 R 1180 Approaches to Hong Kong.  
 R 2107 Borneo, sheet 4.  
 R 2250 Sweden. — Gotland.  
 R 3612 China. — Port Shelter and Rocky harbour.  
 R 3804 China sea. — Luzon strait.

---

## Tillæg.

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

2409. (T). Danmark. Sundet. Stevns Klint. Holtug E. Skydeøvelser. Advarsel.  
 Den 23. August d. A. fra Kl. 1300—1800 og den 24. August d. A. fra Kl. 1100—1600 afholdes Skarpskydning med Kanoner fra en Standplads ved *Stevns E.-Kyst* paa c. 55° 20',<sub>7</sub> N. 12° 27',<sub>10</sub> E., c. 1,<sub>35</sub> Sm E. for *Holtug*, i NE.-lig til SE.-lig Retning. Største Skudafstand c. 8500 m.  
 Udover de sædvanlige Signaler, der hejses paa Kystdefensionens Forter ved dennes Skarpskydninger, hejses til Advarsel for Fartøjer under Skydningen 2 røde Flag med hvid Spuns lodret for hinanden paa Standpladsen.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2410. (T). Sverige. Kattegat. Stora Middelgrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.  
 En *engelsk* Damer rapporterer den 6. August d. A., at Lys- og Fløjtetønden *Stora Middelgrund* paa c. 56° 33' N. 12° 07' E. er slukket.
2411. Norge. Skagerrak. Jomfruland Fyr. Taagesignal forandret.  
 (K. f. F. Nr. 18. Oslo 1939.)  
 Taagesignalet ved *Jomfruland Fyr* paa c. 58° 51',<sub>3</sub> N. 9° 36',<sub>3</sub> E. afgives nu med Diafon, Et-Stød hver 2<sup>m</sup>, Stød 4<sup>s</sup>, Pause 1<sup>m</sup> 56<sup>s</sup>.  
 (E. f. S. Nr. 28/2073 1939. Kort Nr. 92.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*...og saa en*  
**Carlsberg**

**GAMLE  
eller  
HOF**

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

**SMØREOLIE  
BRÆNDELSOLIE**

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE

**ALFRED OLSEN & CO. A/S**  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG****LLOYD'S AGENT**Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.  
»Maritime»

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G****KOLDING****EDSVOREN SKIBSMÆGLER**

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## ASSENS

**ALFRED LARSEN****EDSVOREN SKIBSMÆGLER**

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

**SKIBSMÆGLERFORRETNING**

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND****SKIBSMÆGLER****BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## ESBJERG

**C. BREINHOLT****SKIBSMÆGLER**

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## NØRRESUNDBY

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telegr.-Adr.  
»Lauritzens»Telefon: 3  
» 822**N. C. BACH****EDSV. SKIBSMÆGLER**

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## FAABORG

**P. A. NIELSEN****EDSV. SKIBSMÆGLER**

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

**SVENDBORG****EDSVORNE SKIBSMÆGLERE**

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ***Statsautoriseret Skibsmægler***KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**A. E. SØRENSEN****EDSVOREN SKIBSMÆGLER****SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 33

TORS DAG 17. AUGUST 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTRATETALET

Tilbagegangen i Fragtratetallet varede som bekendt ved lige til Maj, da der indtraadte en glædelig Stigning med ikke mindre end 6 Points, der bragte Tallet op i 128, og man naaede derved samme Niveau som det højeste Tal i 1938. Tallet blev uforandret for Juni, og nu foreligger Fragtratetallet for Juli — 129 — altsaa et Point over Juni. Med Aaret 1935's Gennemsnit beregnet til 100, har det danske Fragtratetal i det sidste Aarstid været:

Aaret 1935 = 100.	
April 1938.....	125
Maj — .....	123
Juni — .....	123
Juli — .....	123
Aug. — .....	125
Septbr. — .....	128
Oktbr. — .....	128
Novbr. — .....	127
Decbr. — .....	127
Jan. 1939.....	125
Febr. — .....	123
Marts — .....	123
April — .....	122
Maj — .....	128
Juni — .....	128
Juli — .....	129

Der har, som det vil ses, siden Oktober forrige Aar været en jævn Nedgang, der i April endte med 122. Med Tallet 129 for Juli naar man altsaa over Niveauet i September/Oktober og 6 Points over Tallet for den tilsvarende Maaned i Fjor. Juli-Tallet ligger 29 Points over Gennemsnitstallet for 1935. Det er selvfølgelig glædeligt at konstatere denne Stigning, men samtidig bør man dog ikke glemme, at Udgifterne samtidig er steget meget betydeligt.

I Juli har Kornfragterne holdt sig paa Minimum, altsaa været uforandret, og i de oversøiske Rater har der i det hele taget ingen Bedring været. Stigningen i Juli maa derfor henføres til, at der ligesom i Juni har været Fremgang i Kul- og Trælastfragterne.

### SUBSIDIER — IKKE SUBSIDIER

Sidste Uge omtalte vi de forskellige Udtalelser, som den amerikanske Reder Mr. McCormack havde fremsat under et Besøg med Motorskibet »Donald Mac Kay« i Bergen. Mr. McCormack ansaa det ikke for Støtte, naar Staten betaler Forskellen mellem, hvad et Skib faktisk koster De forenede Stater og hvad det vilde have kostet at bygge det andet Steds! Paa Spørgsmaalet om, hvor stor denne Forskel var, svarede Rederen, at den var paa 50 pCt.

Det samme Princip var gennemført for Driftens Vedkommende. Staten betaler Forskellen mellem den amerikanske Hyre og den Hyre, som andre Landes Skibe maa betale. Heller ikke det var Subsidier, mente Mr. McCormack.

Den almindelige Mening indenfor dansk Skibsfart er, at der slet ikke kan være Tvivl om, at det er Subsidier, og det hævdes, at hvis Danmark vilde gennemføre noget tilsvarende og f. Eks. for Østersøfartens Vedkommende lade Staten betale den Forskel i Hyre,

der er her i Landet og i Lande som Finland og Randstaterne, skulde vi saa sandelig nok faa at vide, at det var Subsidier.

Forholdet er jo nemlig det, at Amerikas Redere lader Staten betale Forskellen i Hyre mellem U. S. A. og de forskellige Lande, der anløbes og fastslaar, at dette er ca. 50 pCt., — men det holder næppe Stik overfor en nærmere Prøvelse. Lad Amerikas Hyrer i visse Tilfælde være betydeligt højere, — 50 pCt. er de ikke. Saa er Forholdet for Danmarks Vedkommende saa vist mindst ligesaa grelt, hvis vi sammenligner de danske Hyrer med de finske for ikke at tale om Randstaternes — Lande vi til Stadighed maa konkurrere med.

I Dansk Dampskibsrederiforenings Skibsfartsberetning for 1938 findes en Tabel, Sammenligning mellem den pr. 15. Marts 1939 gældende faste Hyre for Mænd fra Besætninger i et Skib paa 1498 BRT. 2449 DWT. og 740 IHK. (Lønklasse III), Danmark og de øvrige nordiske Lande, beregnet i danske Kroner. Vi tager her kun Danmark og Finland. Forholdet er da det, at der betales til:

	Danmark d. Kr.	Finland d. Kr.
1. Maskinmester .....	540	338
2. » .....	375	269
3. » .....	275	189
1. Styrmand .....	430	279
2. » .....	325	234
3. » .....	255	189
Hovmester .....	275	189
Kok .....	215	124
Tømmermand .....	242	148
Baadsmænd .....	227	104
Matros .....	212	114
Dæksmand .....	232	134
Fyrbøder .....	217	114

Som man vil se, er det en meget væsentlig Forskel. For Estland og Letlands Vedkommende bliver Forholdet endnu grellere. Her foreligger ganske vist ikke nogen a jour ført Statistik, men i det store og hele kan man regne med — efter 1937's Statistik — at Estland og Letland ligger yderligere 15—20 pCt. under Finland med Lønninger.

Der vil saaledes, set med amerikanske Øjne, være al mulig Anledning for Danmarks Skibsfart til at sige til den danske Stat: Vi anmoder om Støtte, om en 50 pCt. Betaling af vore Hyrer, i Henhold til disse Statistiker, da det jo fremgaar tydeligt af dem, at Hyrerne i de paagældende Lande er saa meget lavere.  *Og det vil altsaa ikke — efter Amerikanernes Mening — være Statsstøtte, ikke have Karakter af Subsidier!*

Her er jo ikke engang Tale om Laan, men om direkte Tilskud til Driften, Penge, der ikke skal betales igen under nogensomhelst Form.

Der er til det amerikanske Postulat kun at svare, at selvfølgelig maa man fra det Lands Side, der driver en selvhjulpent Skibsfart og prøver at sejle fri af Subsidier, betragte den amerikanske Form for Samarbejde mellem Stat og Rederi som Statsstøtte, som Subsidier i den grelleste Form endda. Der er ikke engang Tale om Camouflage, der er Tale om, at man hjælper Redere med at betale deres Folk. Hvis det ikke er Subsidier, maa Ordet overhovedet stryges af Ordbogen.

Danmark saa lidt som Norge og Sverige vil slaa

ind paa disse, efter vor Mening forkastelige Veje. Vi ved, hvad det fører til, hvis man anmoder Staten om Støtte paa denne Maade. Det vil da være ude med Erhvervets Frihed og Selvstændighed.

Men Staten bør agte paa, at Skibsfarten i de nordiske Lande vil hjælpe sig selv og ikke genere den i Udøvelsen af sit Erhverv, der kun er til Fordel for Landet i sin Helhed. Skibsfarten i Danmark som i Norge og Sverige ønsker intet Maskepi med Myndighederne, ingen Støtte af nogen Art, beder blot om at faa Lov til at udføre sin Gerning til Gavn for sig selv og Landet uden smaalige Byrdepaalæg og uden at Skatteskruen yderligere drejes nogle Omgange, for det kan Skibsfarterhvervet ikke taale. Det er sagt med rene Ord saa ofte, at man skulde tro, at de skatteudskrivende Myndigheder efterhaanden maatte have forstaaet det. Hvis man agter at gaa frem ad den Vej, der bedst karakteriseres ved Paafund som Merindkomstskatter etc., da vil man naa det Maal, der ikke skulde synes særlig eftertragtelseværdigt, nemlig at bringe dansk Skibsfart ud i Uføret, ud i en Situation, hvorfra der ingen Redning var, hvis man ikke yder det Støtte — der for enhver Pris skulde undgaas — og som iøvrigt kun, om den blev ydet, vilde betyde en Skruc uden Ende, en Kilde til stadig Misfornøjelse. Hertil kommer saa Krav fra anden Side, og der er Grund til ogsaa her at gøre opmærksom paa, at disse stadige Ønsker om forøgede Hyrer, om Bemanding, om Arbejdstidsnedsættelse om Bord o. s. v. ogsaa vil medføre en Svækkelse af Erhvervet ikke blot til Skade for den enkelte men for Samfundet i sin Helhed.

Forholdet er saa lige til, og Spørgsmaalet med Hensyn til Subsidier saa klart: Amerikanerne kan ikke gøre sort til hvidt, naar de taler om Subsidier. Den Støtte, der ydes Rederne til Hyren og til Bygningen af Skibene, kan kun betegnes som Subsidier, og det nytter ikke, at man med nok saa mange Eksempler søger at bortforklare denne Kendsgerning.

### NORSK SKIBSBYGNING

Norges Handels- og Sjøfartstidende bragte i sidste Maaned et Forlydende om, at man i Handelsdepartementet og Finansdepartementet arbejdede med en Plan om Anlæg af en overbygget Dobbeltbedding, som skulde fabrikere Skibsskrog i Serier. Foreløbig vilde man ifølge Bladet koncentrere sig om Skibe af ca. 15.000 Tons Størrelse, og det var Tanken, at Skrogene skulde leveres til andre norske Værfter til Indretning, Bygning af Maskiner m. v., saaledes at ca.  $\frac{2}{3}$  af Skibets Byggesum skulde komme disse Værfter til gode. Omkostningerne til Anlægget skulde blive 5 a 6 Millioner Kr., og Anlægstiden anslaaes til ca. 18 Maaneder, efter at Planen er bifaldet og Selskabet konstitueret. Det siges endelig, at Planen skal være kontrolleret og approberet af kendte Ekspertter i England og Amerika. Værftet skulde beskæftige ca. 500 Arbejdere.

Denne Meddelelse er senere blevet suppleret med en Meddelelse om, at det er Skibsreder Christoffer Hannevig, der staar bag denne Værftsplan, og han har i et Interview til »Tidens Tegn« udtalt sig om Planen. Det fremgaar af disse Udtalelser, at man endnu »ikke er kommet saa langt med Sagen, at der kan fremlægges fuldt detaljerede Oplysninger«. Om Finansieringen af Planen udtaler Hr. Hannevig, at »det paa nuværende Tidspunkt ikke er muligt at udtale sig herom. Men det er Meningen at danne et Aktieselskab paa Anlægget.«

»Arbejderbladet« skriver bl. a. om denne Plan: »Som saa meget andet er selvsagt ogsaa denne Idé afhængig af, om der kan skaffes Midler til dens Realisation. Hr. Hannevig har som bekendt sin Proces løbende i Amerika, og Planen har saavidt vi forstaar en vis Forbindelse med Udfaldet af denne.

Imidlertid mener Hr. Hannevig ogsaa paa anden Maade at kunne skaffe Midler til et saadant Skibsværft uafhængig af Processens Forløb«. Endelig skriver Bladet »ifølge et Forlydende fra en af hans (d. v. s. Hannevig's) Medarbejdere ser man i de interesserede Kredse saa optimistisk paa Sagen, at de haaber paa en Løsning inden næste Vinter«.

Endelig skal man nævne, at Bladet »Stavangeren« om disse Planer skriver:

»Det er vanskelig på grundlag av de knappe oplysninger som foreligger å danne sig en bestemt mening om skibsværftplanene i Oslo. Men gjelder det et nytt skibsskrogværft, tar man feil hvis man tror at det ikke vil konkurrere med andre norske skibsværfter. Rosenberg f. ex. er nettop et skibsskrogværft, det får sine maskiner andre steder fra. Den dimensjon som er nevnt, ca. 15.000 tonn, kan Rosenberg bygge. Rosenberg kan bygge op til 18.000 tons skrog. Før værftet tilstrekkelig fagfolk og noen nyankaffelser, skulde det kunne sjøsætte et 15.000 tons skrog hver annen eller hver tredje måned. Der skulde derfor foreløbig ikke være behov for å gå til nyanlegg av den art det synes å være planer om nu på Østlandet«.

### SPANIENS SKIBSFARTS FREMTID

Den spanske Regering har meddelt, at det er dens Beslutning at gennemføre en Genopbygning af den spanske Skibsfart. Det hævdes endvidere, at de republikanske Myndigheder i høj Grad har forsømt et Erhverv af den mest vitale Betydning for Spanien, men at den nye Regering nu vil hjælpe Skibsfarten til at genvinde sin traditionelle Position. Det er ikke ganske klart, hvad der ligger i den sidste Bemærkning, for i lange Tider har Spanien ikke spillet nogen Rolle indenfor international Skibsfart. Før Borgerkrigen maatte Myndighederne yde Støtte til Rederne for at opretholde en Handelsflaade eller rettere for at forhindre en for voldsom Nedgang. Men den nuværende Regering er altsaa tilbøjelig til at gøre godt, hvad der hos den tidligere har manglet af Initiativ. Det skal blive interessant at se, hvad der kommer ud deraf, saa meget mere som det formodentlig bliver de fra visse andre Lande kendte totalitære Metoder, der skal bringes til Anvendelse.

Det er imidlertid vanskeligt at se, hvordan man i Øjeblikket skal kunne finde en Vej til virkelig Forbedring af den spanske Skibsfart. Det er jo ikke nok med, at Regeringen kundgør, at Landets Udenrigshandel skal gennemføres paa spanske Skibe. Der er ikke mange Lande, som Spanien driver Handel med, der ikke har deres egen Handelsflaade, som drives efter samme Metoder. Desuden mangler ikke blot Handelen, men ogsaa Skibene.

Den spanske Handelsflaade er i Øjeblikket kun paa 900,000 Tons mod 1,150,000 Tons før Borgerkrigen. Men bortset fra den Kendsgerning, at 20 pCt. af Handelsflaaden er gaaet tabt, har der saa at sige ingen Fornyelse været i de sidste Aar, og en betydelig Del af den spanske Handelsflaade er forældet. Kun 2 pCt. af den er bygget i de sidste 5 Aar og kun 15 pCt. er under 10 Aar gammel, mens næsten 50 pCt. er over 20 Aar.

Regeringen har truffet særlige Dispositioner for Bygningen af ny Tonnage. Særlige Krediter, op til 750 Millioner Pesetas, skal ydes for en Periode af 20 Aar som Laan, og der skal ogsaa være en Del af disse Penge til Raadighed for de Redere, der vil forny deres Skibe. Det er imidlertid ingen Hemmelighed, at der ikke er Overflod paa Penge i Spanien i Øjeblikket, og at Myndighederne, der staar for at skulle genopbygge Landet, har store Vanskeligheder at kæmpe med. Det har derfor været umuligt at skaffe udenlandsk Valuta til Køb af second-hand Tonnage fra Udlandet. Regeringen vilde uden Tvivl have kunnet placere nogle Ordre paa tyske og italienske Værft-

ter paa den sædvanlige Byttehandelsbasis, men da det først og fremmest gælder om at skaffe Beskæftigelse til Landets Arbejdere, ligger det næppe for.

Den spanske Skibsbygningsindustri er imidlertid blevet opfordret til at tage fat paa at forny Handelsflaaden. Men dens Byggeevne har altid været meget beskeden, og den er blevet yderligere forringet under Borgerkrigen. Efter de sidste Beregninger er de spanske Værfter kun i Stand til at bygge 50,000 Tons Brutto aarlig, og det betyder ikke engang den nødvendige aarlige Fornyelse. Derfor maa der, hvis Handelsflaadens Gennemsnitsalder skal nedsættes, oprettes nye Skibsværfter indenfor den nærmeste Fremtid. Men det vil igen betyde Import fra Udlandet af visse Materialer, som Spanien ikke har Raad til at købe. Det er derfor meget usandsynligt, at Regeringen vil kunne gennemføre sin prisværdige Skibsfartsplan i den nærmeste Fremtid. De Vanskeligheder, Spanien har at kæmpe med, er saa store, at det er et overordenlig stort Spørgsmaal, om der kan skaffes Midler til Veje til en noget problematisk Skibsfartspolitik efter de ovenfor omtalte Linier.

### PANAMA-KANALEN

Den 15. August 1914 blev Panamakanalen aabnet, og det første Skib, Panama Railroads Co.s Damper »Ancon« passerede Kanalen. I de forløbne 25 Aar er Kanalens Trafik blevet af et saadant Omfang, at man nu staar overfor betydelige Udvidelser.

Indtil Nytaar 1939 har mere end 100.000 Skibe paa over 300 Tons passeret Kanalen, og der er bragt ca. 55 Millioner Tons gennem Kanalen. Byggeomkostningerne var oprindeligt 380 Mill. Dollars, men hertil er kommet store Udgifter ved de senere Udvidelser og Forbedringer, saa hele Kanal anlæget nu staar i 540 Mill. Dollars. Samtlige Kanaludgifter i de 25 Aar har været over 450 Mill. Dollars.

Det er ogsaa store Beløb, der maa betales af Skibsfarten for Brugen af Kanalen. F. Eks. maatte en stor engelsk Liner paa ca. 42,000 Brutto-Tons betale ikke mindre end 19,000 Dollars. Den stærke Benyttelse har sin naturlige Foklaring i de store Distancer, der spares for Skibsfarten. Et Skib, der skal fra New York, sparer saaledes 7800 Sømil ved at gaa igennem Kanalen i Stedet for rundt om Sydamerika. Kanalens Betydning har særlig givet sig Udtryk i den østgaaende Trafik, idet der passerer næsten dobbelt saa meget Gods fra Stillehavet til Atlanterhavet, som i omvendt Retning. Det er først og fremmest de store Olietransporter fra Californien, der dog har været noget aftagende, men i Stedet for er Hvede- og Træladninger fra Nordpacifik i stadig Stigning, og hertil kommer i de senere Aar den store Frugttransport.

Panamakanalens strategiske Betydning er et Kapitel for sig, men ikke mindre interessant og ikke mindre afgørende.

### ASSURANCE-FORENINGEN »SKULD«

Assurance-Foreningen Skuld har i sit sidste Medlemsblad givet en Række Kommentarer til Foreningens Regnskab pr. 30. April i Aar. Indtegningen i Foreningen (Protection and Indemnity) udgjorde pr. 1. Januar 1938 ialt 2462 Skibe og 5,284,563 Brutto Reg. Tons. Ved Aarets Udgang var Tallene 2504 Skibe og 5,554,802 Tons, og ved Beretningens Afslutning den 30. Maj i Aar 2520 Skibe og 5,649,556 Tons. I Løbet af 1938 og indeværende Aar viser Foreningens Indtegning saaledes en Fremgang paa ca. 365,000 Brutto Reg. Tons.

Foreningen har i Tiden mellem Udgangen af April i Fjor og 30. April i Aar haft under Bearbejdelse 10,566 smaa og store Erstatningssager. Af disse er 7814 afsluttet, hvorefter der for 1938 og tidligere Aar pr. 30. April genstaar 2752 Sager. Til Dækning af Foreningens Ansvar beregnes at ville medgaa 8,970,875 Kr.

50 Øre. Heraf er decideret pr. 30. April 5,235,195 Kr. 13 Øre og afsat 3,735,680 Kr. 37 Øre.

Den væsentligste Del af Foreningens Uddelinger omfatter ogsaa i 1938 Ansvar for Last, Ansvar under Foreningens Stevedorgarantier, Udgifter ved Sygdom ombord i Skibene og Ansvar for Tab af Liv og personlig Skade. Af Foreningens Totalansvar paa 8,970,000 Kr. beregnes disse fire Risikogrupper saaledes tilsammen at ville koste 7,731,000 Kr., tilsvarende 866,18 pCt. Dette Forholdstal har gennem en lang Aarrække været praktisk talt det samme. Men indenfor de fire Grupper viser de senere Aars Resultater en Smule Forskydning i Retning af forøget Ansvar for Last.

Uddelinger og Afsætninger viser for dette Regnskabsaar ialt 132 Sager med Ansvar paa 10,000 Kr. og derover, repræsenterende et samlet Beløb paa ialt godt og vel 3,450,000 Kr. Det regnskabsmæssige Resultat for 1938 viser et Underskud paa 285,260 Kr., som er debiteret Interessenterne pr. 1. Juli 1939 med 7,5 pCt. af indbetalte Forskudsbidrag. Til opgjorte Ansvar er medgaaet 1,228,167 Kr. og til Dækning af uopgjorte Ansvar er afsat (for egen Regning) 3,735,680 Kr. Garantifond udgør pr. 1. Januar 1939 573,080 Kr. Til Sammenligning med Regnskabet for 1938 udgør Foreningens Nettopræmie for 1926—38:

1926:	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Øre pr. Br. Reg. T.
1927:	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - - -
1928:	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> - - -
1929:	95 - - -
1930:	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - - -
1931:	96 - - -
1932:	92 - - -
1933:	92 - - -
1934:	92 - - -
1935:	90 - - -
1936:	99 - - -
1937:	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - - -
1938:	102 - - -

Hyre- og Effektforsikringen har haft et Underskud paa 69,859 Kr., som udregnet over indbetalt Forskudsbidrag giver et Tilskud af 15 pCt. Af Beretningen for de to sidste Regnskabsaar fremgaar, at Indtegningen ultimo Maj 1939 og primo Juli 1938 udgør henholdsvis 807 Skibe med 2,197,359 Tons, og 799 Skibe med 2,104,9667 Tons, en Opgang i det sidste Aar i Foreningens Indtegning paa tilsammen rundt 92,000 Br. Reg. Tons. Til opgjorte Ansvar er medgaaet 125,148 Kr., og til Dækning af uafgjorte Ansvar er afsat (for egen Regning) 80,154 Kr.

For Strejkeforsikrings-Afdelingen er der for Regnskabsperioden 1936/38 et Overskud paa 86,805 Kr., som er tilbagebetalt Medlemmerne pr. 1. Juli 1939. Antallet af Skibe og indtegnet Tonnage for de 2 sidste Regnskabsaar, ultimo Maj 1939 og primo Juni 1938 udgør henholdsvis 488 Skibe med 1,066,683 Tons og 499 Skibe med 1,050,001 Tons. Indtegningen det sidste Aar er saaledes øget med tilsammen rundt 16,500 Br. Reg. Tons. Til opgjorte Ansvar er medgaaet 4036 Kr. 99 Øre og til Dækning af uopgjorte Ansvar er afsat (for egen Regning) 19,200 Kr.

### ENGELSK SKIBSBYGNING

Britiske Skibsværfter, som specialiserer sig med Konstruktion af Krigsskibe for Øje, er for Tiden beskæftiget med Arbejde for deres egen Regerings Oprustning. Men de er dog ogsaa i Stand til at bygge Skibe til udenlandske Magters Flaader, og en bestandig Strøm af Bestillinger vedbliver at komme ind.

Den tyrkiske Regering har saaledes bestilt ti Krigsskibe fra Storbritannien, fire Destroyere, fire Undervandsbaade og to Mineudlæggere. To af disse Destroyere bliver bygget paa Dumbarton Værftet hos Wm. Denney & Bros., og de andre to hos Vickers-Armstrong, Ltd., Barrow-in-Furness, som ogsaa be-

sørger Bygningen af Undervandsbaadene. De to Mineudlæggere er bestilt hos John I. Thornycroft & Co., Ltd. Southampton.

Firmaet Yarrow & Co., Clyde Skibsbyggerne, har fornylig modtaget en Bestilling paa Maskiner og Kedler til to Destroyere til den græske Flaade. Disse Destroyere vil blive bygget i Grækenland, medens det britisk byggede Maskineri vil blive sendt dertil og derefter blive installeret. Firmaet Yarrow leverer ogsaa Maskinerne og Kedlerne til en Flotillefører, som bliver bygget i Jugoslavien for Regeringen der. Den polske Regering har bestilt to Motor Torpedobaade, og den estlandske een, fra de ovennævnte Southampton Skibsbyggere og fra Firmaet J. Samuel White & Co., Ltd. i Cowes.

Foruden de omtalte Bestillinger fra Europa, er britiske Skibsværfter ogsaa i Færd med at bygge seks Destroyere og tolv mindre Fartøjer til den brasilianske Flaade.

### JAPANS SKIBSFART OG SKIBSBYGNING

Den japanske Regerings Planer om Udvidelsen af Japans Skibsfart gav sig bl. a. Udslag i Fremlæggelsen for den sidst afsluttede Rigsdag af 3 Lovforslag vedrørende henholdsvis 1) Skibsbygningsindustrien, 2) Kontrollen med Skibsfarten og 3) Financiering af Skibsbygning og Skibsfarten. Alle 3 Lovforslag fremlagdes i Midten af Marts af Kommunikationsministeren og blev vedtaget uden væsentlige Forandringer inden Rigsdagens Hjemsendelse ved Maanedens Udgang. De findes offentliggjorte i Kampo (den officielle Gazette) for den 5. April d. A.; de skal træde i Kraft, naar Regeringen bestemmer det; men nogen Bestemmelse angaaende deres Ikrafttræden er endnu ikke offentliggjort.

Indholdet af de to sidstnævnte Love er udførligt omtalt tidligere, og det vil derfor være nok at henvende Opmærksomheden paa, at Loven om Financiering af Skibsbygningen og Skibsfarten (Maritime Financing Law) ikke indeholder de i Lovforslaget opregnede Betingelser for Ydelse af Banklaan til Rederier til Skibsdrift, men alene en Bestemmelse om, at nærmere Regler herom kan fastsættes ved kejserligt Reskript.

Loven om Skibsbygningsindustrien definerer denne Industri som Foretagender, der gaar ud paa at fremstille eller reparere Skibsskrog, Maskiner eller Skibsdeler. Saadan Virksomhed kan i Hensyn til Loven kun udøves efter særlig Tilladelse af Regeringen og kun af Selskaber eller Aktieselskaber, i hvilke japansk Ledelse og Kapital er dominerende. Loven giver udførlige Regler om Skibsbygningsvirksomheders Udøvelse og Ledelse og bestemmer, at Regeringen kan bevilge Præmier og Subsidier til saadanne Virksomheder.

Regeringen kan endvidere bestemme, at kun visse Typer af Skibsskrog, Maskiner og Skibsudstyr maa bygges samt beordre, at kun Materialer fremstillet i Japan maa benyttes.

Skibsbygningselskaber kan slutte sig sammen i Skibsbygnings Foreninger til Varetagelse af fælles Interesser; Foreningerne kan atter danne Unioner, og om disse Foreninger og Unioner fastsættes Bestemmelser, der svarer til de for Rederisammenslutningerne gældende Bestemmelser, som nærmere er om-

handlede i ovenciterede Indberetning i Afsnittet om Shipping Association Law.

Ved Lovforslagenes Fremlæggelse for Rigsdagen gjorde Kommunikationsministeren nærmere Rede for disses Indhold og karakteriserede dem som tilsigtende at reorganisere Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien i Overensstemmelse med Planøkonomiens Principper. Særlig 3 Faktorer havde været afgørende, udtalte Ministeren, nemlig den stærke Stigning i Priserne paa Skibsbygningsmaterialer, Vanskeligheden ved at rejse de fornødne Fonds og Risikoen ved at bygge uden en forud lagt Plan. Kommunikationsministeren anslog den Laanesum, som udkræves til indeværende Aars Skibsbygninger, til ca. 90 Millioner Yen og udtalte, at dette Beløb vilde blive tilvejebragt af de eksisterende Banker. Hidtil har man indskrænket Laangivelse til Bygning af Skibe paa 4.000 og derover, men i Fremtiden vilde Grænsen blive sat ned til 1.000 Tons for under Hensyn til den herskende Tonagemangel saa hurtigt som muligt at kunne sætte nye Skibe i Sæn.

Det er Hensigten, at den japanske Handelsflaade, hvis nuværende Tonnage ansættes til 4.940.000 Tons, skal forøges til 6.000.000 Tons ved Udgangen af Fiskalaaret 1941—42 og til 7.500.000 Tons ved Udgangen af Fiskalaaret 1942—43. Japan har for Øjeblikket 97 Beddinger til Bygning af Skibe paa 1.000 Tons og derover med en samlet Skibsbygningskapacitet af 800.000 Tons aarlig. Nye Beddinger vil derfor ikke være nødvendige. Det kniber derimod med at fremskaffe Skibsbygningsmaterialer, men Regeringen paa-tænker at tilstaa disse Materialer samme Fortrin som Krigsindustrimaterialer.

De tre ovennævnte Loves Vedtagelse af Rigsdagen synes ikke at have voldt Vanskeligheder. Naar de endnu ikke er traadt i Kraft, hænger dette utvivlsomt sammen med, at der har vist sig Vanskeligheder fra anden Side. Der kan næppe være Tvivl om, at de tvungne Kontrollforanstaltninger, som disse Love vil medføre, og som gaar et godt Stykke videre end de siden Kina-»Incidentet« allerede indførte Foranstaltninger, ikke har vundet Bifald i Skibsfartskredse, og der har derfor fra disses Side været udfoldet Bestræbelser for, at Skibsfarten selv paatager sig at udføre frivillig Kontrol og at samarbejde med Myndighederne, uden at Lovens Bestemmelser paaberaibes. Paa den japanske Rederiforenings Generalforsamling udtalte Formanden bl. a. følgende: Skibsindustrien bestræber sig bestandig for at udføre Statens Politik, men staar overfor Vanskeligheder, som Regeringen bør tage Skridt til at afhjælpe. Disse Vanskeligheder betegnedes han om følger: 1) Generende Restriktioner med Hensyn til Chartering af fremmede Skibe, 2) uforholdsmæssig høje Priser for Bygning af nye Skibe, 3) Forsinkelse i Konstruktionen af nye Skibe, 4) Manglen paa Søfolk, 5) Fluktueringen i Transporten af Varer og Varemengder, 6) Komplikationer i Havneadministrationen og utilfredsstillende Havnefaciliteter, 7) Manglen paa Rationalisering i Fordeling af Skibe, 8) Manglen paa et centralt Kontrolorgan. — Alle disse Forhold kan Skibsfarten ikke rette paa egen Haand, udtalte Formanden, men behøver hertil Regeringens Støtte til Oceantrafikken gennem Laan og Subsidier.

(Fortsættes.)

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Legat

Emilie Robins Legat for 1938 er tildelt Kaptajn Lyder Torstensen for udført Redningsdaad som Fører af Motorskibet »Korja Knudsen«, der i April 1938 reddede 14 Mand af Besætningen paa den græske Damper »Mount Kyllene«.

### Trafikken paa Storhavnene

I Juli Maaned ankom 1283 Skibe med tilsammen

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

2.208.619 Tons til Rotterdam mod 1250 Skibe og 2.125.995 Tons i Juli 1938. Altsaa en Fremgang paa 82.615 Tons. Til Hamborg ankom 1631 Skibe paa tilsammen 1.816.763 Tons mod 1623 Skibe og 1.788.672 Tons, en Fremgang paa 28.091 Tons. Til Antwerpen ankom 1018 Skibe paa 1.682.155 Tons mod 980 Skibe paa 1.674.621 Tons. Der har saaledes ogsaa her været Fremgang, omend kun 7534 Tons. Trafikken siden 1. Januar er paa Rotterdam forøget med

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der er desværre ikke meget nyt at rapportere om Fragtmarkedet. Kornmarkederne har i det store og hele været ret stille.

River Plate Markedet tog enkelte Baade paa Basis af Minimalraten for September/Oktober Lastning, og handy Tonnage kan stadig placeres for Positioner indtil December.

Der har været en Smule mere Liv i Korn fra Amerika, og adskillige Baade er sluttet saavel fra St. Lawrence, som fra Golfen til U.K.Cont. til Minimalraten.

Fra Australien er der ligeledes sluttet et Par Baade til Minimalraterne, og Befragterne søger endnu et Par Skibe for September/Oktober Lastning til U.K. Cont. med Option af Losning i Bombay eller Calcutta, for hvilke Destinationer der indikeres omkring 16/-.

Det mest fremtrædende Træk for de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende er den stærke Efterspørgsel efter Tonnage, der har været fra U.S. Atlantic til Østen. Rateniveauet laa i forrige Uge paa omkring 22/- fra Scrap fra Golfen til Japan, men i Dag kan der antagelig faas omkring 25/- paa sædvanlig f.i.o. Basis. Paa Net Charter indikeres 22/6d. à 23/- fra U.S. Atlantic til Japan. Det amerikanske Marked er iøvrigt ret stille, selv om der noteres enkelte Scrapplaster til U.K. til Rater omkring 18/6d. fra U.S. Atlantic.

Sukker fra Cuba/San Domingo til U.K. er meget roligt. En enkelt 5500 Tonner sluttedes til p.p. U.K. Cont til 17/6d., hvilket kan gentages.

Pacifikystmarkedet, som i forrige Uge var særdeles aktivt, er nu noget roligere. Befragterne indikerer 25/- paa f.i.o. Basis fra Vancouver til U.K., men der kan antagelig opnaas 6d., maaske 1/- mere. Iøvrigt søges der Tonnage for Scrapjern til Japan til omkring \$4.15. Der er ligeledes Efterspørgsel efter Tonnage til Japan og Nordkina. Raterne ligger omkring £7,000 for 470,000 cbft. hale Baad paa f.i.o. Basis fra Columbia River til 1/2 Havne Japan. Intercoastal lumber er sluttet paa Lumpsum Basis til 23/- f.i.o. 3 Lossehavne Ballimore/Boston Range.

Østens Markeder er nærmest uforandrede. Der er stadig ingen Efterspørgsel efter Soyabønner, idet Prisen for disse ligger ca. £1 over Prisen for amerikanske og canadiske Soyabønner.

Der har været lidt mere Efterspørgsel efter Tonnage for Ris fra Saigon, og et Par Baade sluttedes til

den sædvanlige Range, Bordeaux/Rotterdam til 26/-, hvilket kan gentages. Der er ligeledes ret god Efterspørgsel efter Tonnage for Paddy til Forindien. London Befragtere noterer herfor 14/-, men da en græsk Baad blev sluttet i Paris til den lave Rate af 12/-, har London Købmændene reduceret deres Idé til tilsvarende Niveau. Der søges stadig September Tonnage for Ris fra Saigon og/eller Kohsichang til Cuba/Vestindien. Der noteres 30/- à 31/- for denne Forretning.

Fra fransk Indokina er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Kul til U.S. North Hatteras og St. Lawrence til uforandrede Rater.

Fra Java cirkulerer et ret stort Antal Ordre for Sukker til Casablanca/Marseille/U.K./Cont., for hvilke Befragterne indikerer 26/6d.

De indiske Markeder er stadig rolige; en enkelt Baad sluttedes til 27/6d. fra Madraskysten til U.K. Cont. for Linsæd/Kerner, hvilke kan gentages for September/Oktober Lastning. Der søges fortsat Tonnage for Erts fra Forindien til U.S. North Hatteras til omkring 22/-, ligesom der fortsat kan placeres Tonnage for Kul fra Calcutta til Shanghai til 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rupees f.i.o.

De europæiske Markeder er fortsat støtte. Trælastmarkederne er noget roligere, og Befragterne forsøger at presse Raterne, men Rederne synes ikke i Øjeblikket at være villige til at give efter.

Kul fra Østkysten til Danmark blev betalt med 5/- for 3,000 Tonner med hurtig Losning.

De udgaende Kulmarkeder er stadig rolige. Rateniveauet er uforandret 9/- fra Wales/Tyne til River Plate og 8/- til Port Said eller Alexandria.

Der har været ret god Efterspørgsel efter Tonnage fra Middelhavet saavel for Erts, som for Fosfat etc. Af seneste Slutninger skal nævnes: 8,000 Tonner Algier/Cardiff 7/6d. for Erts og 4,000 Tonner fra Safi til Rouen for Fosfat til 8/6d. Fra Sortehavet har Russerne taget Tonnage for Erts til Mobile til 13/6d., ligesom de har taget en 7,000 Tonner for Erts Poti/Boulogne eller Calais til 10/3d.

Timechartermarkedet har været ret aktivt i den forløbne Uge. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes: 9,000 Tonner Levering off Key West for Trip til Europa og Rundtur med Tilbagelevering U.K. Cont. til 5/- 8,500 Tons Motorskib \$1.40 for 6 Maaneders amerikansk Fart. I Vestindia Farten sluttedes dansk 3,000 Tonner til \$1.70 for Rundtur.

509,647 Tons i Forhold til samme Periode forrige Aar. Ogsaa Antwerpen har Fremgang i Aar, ikke mindre end 942.958 Tons, medens Hamborg har haft en Tilbagegang i Trafiken paa 36.688 Tons i Forhold til Perioden Januar—Juli 1938.

#### Gdynia Havns Kuleksport

Kuleksporten over Gdynia Havn var i Juli 1939 465.655 Tons, deraf til Ægypten 13.009.— Tons, Belgien 50.378.— Tons, Danmark 7.090.— Tons, Tyskland 3.603,5 Tons, Estland 500.— Tons, Finland 13.171.— Tons, Frankrig 22.899.— Tons, Holland 78.705,5 Tons, Island 4.543.— Tons, Italien 100.755,5 Tons, Letland 1.645.— Tons, Norge 49.472,5 Tons, Panama 2.101.— Tons, Sverige 117.782.— Tons samt Bunkerkul 93.707.— Tons.

#### Finske Havne

Til finske Havne ankom i Tiden Januar—Juni 3248 Skibe paa 2.317.900 Tons, heraf var 1549 Skibe paa 915.400 Tons under finsk Flag.

#### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juli 1939

I Juli 1939 ankom til Rotterdam 888 Skibe (Juli 1938: 831 Skibe) med Ladninger og afgik 885 Skibe (Juli 1938: 845 Skibe) med udgaende Ladninger.

#### Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Juli 1939	Juli 1938
Erts .....	171	196
Korn .....	30	30
Trælast .....	72	67
Jordolie .....	43	38
Kul .....	68	26
andre Ladninger .....	78	72

Ialt ankom med mindre Liniebaade 284 (279) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Juli 1938) og med større Liniebaade 142 (123). Yderligere ankom 462 (429) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 280 (291) mindre Liniebaade, 98 (97) større Liniebaade og 507 (457) Trampbaade, hvoraf 180 (224) Skibe med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 26 (46) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 22 (38) Skibe til Rotterdam og 40 (29) Skibe til Schiedam.

#### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juli 1939

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Juli 1939, samt Antallet af udgaende Skibe.

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe*)	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A. ....	12	41.430	10	1
Belgien ....	2	1,238	—	2
Brasilien ....	4	17.068	3	—
Danzig ....	1	602	1	—
Danmark ....	23	58.671	18	5
Tyskland ....	445	636.271	371	63
Estland ....	8	6.147	4	1
Finland ....	22	22.443	20	5
Frankrig ....	31	47.759	24	7
Grækenland ...	24	61.489	13	8
Storbritannien ..	195	363.987	149	50
Italien ....	45	138.721	35	—
Jugoslavien ....	8	19.784	7	1
Japan ....	7	32.176	7	—
Letland ....	6	7.337	4	5
Litauen ....	3	1.685	2	—
Nederlandene ...	398	497.606	307	73
Norge ....	88	204.540	48	28
Panama ....	6	7.754	8	—
Polen ....	7	5.730	4	3
Portugal ....	3	5.303	1	1
Rusland ....	4	5.997	3	—
Spanien ....	1	1.661	—	1
Island ....	1	428	1	—
Sverige ....	68	85.207	62	10
Ialt: .....	1.412	2.271.124	1.102	264

Ialt afgaaet: 1.366 Skibe.

\*) = Excl. andetsteds udklarerede Skibe.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Indkomne Skibe i Københavns Havn i Juli Maaned

Nation	Antal	N. R. T.
Danske .....	2,337	496,205
Svenske .....	379	98,557
Norske .....	27	63,529
Tyske .....	99	39,141
Engelske .....	28	63,030
Finske .....	37	31,362
Hollandske .....	44	18,931
Lellandske .....	1	702
Estlandske .....	17	8,066
Islandske .....	2	1,632
Amerikanske ...	8	26,230
Italienske .....	2	6,257
Polske .....	7	42,000
Panamaske .....	1	4,676
Ialt ....	3,019	900,324

### Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Juli Maaned 1930

Hjemland	Antal Anløb	R. T. N.
Danmark .....	476	141,510
Norge .....	10	6,335
Sverige .....	50	13,492
Finland .....	1	264
Estland .....	3	520
Tyskland .....	24	3,288
England .....	5	9,382
Holland .....	6	1,705
Frankrig .....	1	341
Italien .....	1	3,070
Tilsammen .....	577	179,907
Heraf Ruléfart..	229	119,220

I ovenstaaende indgaaer ikke Fiskerbaade og Fragtfart inden for Tolddistriktet.

### Ophugning

I Juli Maaned blev ialt 12 Skibe solgt til Ophugning, meddeler Firnaet R. S. Platou A/S, Oslo, inklusive 2 Trawlere, men eksklusive amerikansk og japansk Tonnage paa tilsammen 40.362 Brutto Tons. I Juli i Fjor blev der solgt 12 Stkr. (exkl. amerikansk og japansk Tonnage) paa tilsammen 34.141 Tons. I Løbet af de sidste 7 Maaneder er 85 Skibe, paa 227.305 Brutto Tons, solgt til Ophugning, mens Tallene for den tilsvarende Periode i Fjor var 53 Skibe paa ialt 164.300 Brutto Tons.

### »Rita Mærsk« solgt

Rederiet A. P. Møllers Damper »Rita Mærsk« er solgt til et nystiftet Rederi, Poseidon Shipping Co., med V. Tholander, København, som korresponderende Reder. Damperen er bygget ved Schichau-Værftet i Elbing i 1925 og laster ca. 1300 Tons. Købesummen er ca. 350,000 Kr.

Damperen er for et Par Dage siden overtaget i Danzig og har faaet Navnet »Edith«.

### Ny engelsk Skibsmaskine

Særlige Fremskridt med Hensyn til Udførsel og Ydeevne noteres i en ny Type Skibsmaskine, som engelske Ingeniører har fremstillet. Det er en dobbeltreduktions-gears Turbine, som er i Stand til at udvikle 2500 HK., og har en samlet Vægt paa 30 Tons. Maskinens Tegner, Mr. James Macleod fra Glasgow, har arbejdet paa den i 20 Aar, og ved Prøveforsøg, som nylig blev foretaget i Birmingham, da Damp blev tilført med et Tryk af 250 lbs. pr. Kvadrattomme og Temperatur 700 gr. F., var Dampforbruget 9 lbs. pr. HK. pr. Time. Under Prøvningen var Hastigheden af højtryks og mellemtryks Turbinerne 10,000 Omdrejninger pr. Minut, og lavtryks Turbinen 8750 Omdrejninger pr. Minut.

Maskinen bestaar af 6 Turbiner paa tre Drivaksler, hvilke alle er monteret paa Toppen af Gear-Hylsteret. En højtryk Turbine blæser ind i en mellemtryks Turbine, som er monteret paa den samme Drivaksel. Mellemtryks Turbinen blæser ind i to Lavtryks Turbiner paa Bagbord og Styrbords Side af Enheden, hver med sit eget Drev. Hver af disse to Rotorer har en højtryks Turbine i forreste Ende til Gang agterover. Denne Fremstillingsmaade tillader en Udvikling af 60 pCt. af Fremadstigheden naar Maskinen gaar agterover.

Blandt Maskinens fremtrædende Fordele er den ualmindelig lette Maade, man kan manøvrere den paa, hvorved fuld Kraft agterover kan opnaas i Løbet af 10 Sekunder fra fuld Kraft fremad; ingen Forhøjelse i Prisen over en første Klasses »Reciprocating« Maskine af samme Styrke og en betydelig Pladsbesparelse.

### Ny Trawikonstruktion for Stenbund

En islandsk Damptrawler har prøvet et nyt Trawl af engelsk Konstruktion, som skal betegne et meget stærkt Fremskridt. Fisken klemmes ikke sammen i Bunker, saa dens Kvalitet forringes, hvad almindeligvis er Tilfældet under Trawlfiskeri, og navnlig gaar det an at drage Redskabet frem ogsaa paa stenet Bund uden at det ødelægges; endelig fordrer det ny Trawl til Fremdriften ikke saa stor Maskinkraft som hidtil anvendt.

### Stor ny tysk Østersø-Havn

I hastigt Tempo bygger Tyskland en ny stor Havn ved Østersøen. Den ligger ved Stolpmünde i Bagpommern og skal være Udkibningshavn for Trafikken — og herunder eventuelt for Militærtransporter — til Østprøjsen. Havnen vil være færdig allerede nu i Eftersommeren. Hele Projektet er paa 40 Mill. Mark.

Den nye Havn skal dels aflaste Swinemünde ved Stettin, som i Dag er Tysklands trediestørste Krigshavn, og dels meget væsentligt forbedre Trafikken paa Østprøjsen. En Sidebane paa Berlin—Danzig-Ruten fører til Stolpmünde, og Damperne fra Østprøjsen til Tyskland kan samtidig halvere deres Rute.

### Udvidelse af Panama-Kanalen

»New York Times« meddeler fra Christobal, at Krigsminister Woodring ved sin Ankomst til Christobal har erklæret, at man straks vil begynde Anlæg af nye Sluser i Panamakanalen og af Militærvejen fra Rio til Hata. De nye Sluser vil hovedsageligt være af strategisk Interesse ved Forsvaret af Kanalen. Bladet tror at vide, at de udelukkende vil blive brugt af Krigsskibe og i Undtagelsestilfælde af Handelsskibe, der er af for stor Tonnage til de nuværende Sluser. Iøvrigt omfatter Programmet for Udvidelse af Forsvarssystemet i Kanalzonen en Forbedring af Francefield-Flyvepladsen og Anlæg af en ny Flyveplads midtvejs mellem de 2 Have. Militærvejen fra Rio til Hata vil blive anlagt paa Republikken Panamas Territorium.

### Den danske Lods II 1930

Det kgl. danske Søkort-Arkiv har udsendt »Den danske Lods II« i 11. Udgave, sluttet den 8. Juni 1930. Der er i dette udmærkede Opslagsværk, der har vundet stor Udbredelse, foretaget en Omarbejdelse af Stoffet i den nye Udgave og ligeledes af Inddelingen, ligesom der paa andre Punkter har fundet en fuldstændig Revision Sted.

Den danske Lods omfatter Kysterne af det egentlige Danmark og de Dele af svenske og tyske Kyster, som er nødvendige for Besejlingen. Bogen vil indtil videre udkomme i 3 Dele.

### Konflikt i Aalborg Havn

I Aalborg Havn opstod i Mandags en Arbejdskonflikt, da en Vognmand fra Nibe, som skulde afhente Varer ved en Damper, selv mødte med en Mand til Hjælp ved Arbejdet med at læsse Varerne paa en Lastbil. Dette opfattede Arbejdsmændene paa Havnen som et Indgreb i deres Rettigheder, og Arbejdsmændenes Fagforening nedlagde Protest. Ved Politiets Mellemkomst fik Vognmanden og hans Medhjælper Lov til at gennemføre Læsningen, men Sagen vil faa et Efterspil, idet Fagforeningen, som mener,



at dens Medlemmer har Eneret paa at foretage Læsning af Varerne paa Havnen, vil indberette Sagen til Hovedforbundet.

Formanden for Arbejdsmændenes Fagforening erklærer, at det er blevet mere og mere almindeligt, at de uorganiserede Vognmænd selv medbringer Folk til at hjælpe dem med Læsningen af Varer fra Havnen, og dette vil man nu have sat en Stopper for.

#### Gdynia Havn Maj 1939

Der indgik i Maanedens Løb 620 Skibe med 627.605 N.R.T. mod 523 Skibe med 562.133 N.R.T. i April 1939.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal Skibe:	Tonnage:
Polen .....	77	96.573
Danzig .....	6	2.675
England .....	28	46.414
Danmark .....	80	52.461
Estland .....	37	30.791
Finland .....	72	78.119
Frankrig .....	1	1.018
Grækenland .....	6	15.065
Island .....	1	676
Holland .....	19	7.899
Letland .....	21	29.815
Tyskland .....	60	45.691
Norge .....	43	38.905
Panama .....	1	893
Sovjetrusland .....	5	5.426
Rumænien .....	1	2.673
U. S. A. ....	7	21.970
Sverige .....	140	100.791
Italien .....	15	48.750
	620	627.605

#### Kæmpeliner som Konkurrent til Flyvetrafikken

Fra Frankrig meddeles, at man der arbejder med Planer til Bygning af en Kæmpeliner, der skal overskride all, hvad man hidtil har anset for muligt. Det hedder sig dog, at disse Planer ikke er fremkommet for at overtrumfe Englands store Nybygninger, men for at muliggøre en effektiv Konkurrence med den saa meget omtalte Flyvetrafik over Atlanten.

Den franske Regering har, som tidligere meddelt, tilsagt Compagnie Generale Transatlantique sin Støtte til Bygning af en større »Normandie«, og det oplyses, at denne Kæmpedampers Konstruktor har udarbejdet et Projekt paa et 100,000 Tons Skib, 1148 Fod lang og 138 Fod bred. Farten skal normalt være 34 Knob, Passagerantallet er beregnet til 5000, eller det dobbelte Antal af »Normandie/s, og i Krigstid skal Skibet kunne transportere 13,000 fuldt udrustede Soldater.

#### 4 Sømænd Kvælningsdøden nær

Fire Mand fra den tyske Damper »Oberpräsident Delbrück«, der ligger i Kerteminde Havn, var forleden Morgen nær blevet kvælt, idet der var gaaet Ild i en af Køjerne i Lukafet, hvor de laa og sov. Heldigvis opdagede Vagten Røgen, der trængte op fra Lukafet og fik de fire Mand purret ud, inden det var for sent. To Mand af Besætningen løb op i Byen for at faa fat i Brandvæsenet, men da de ikke var kendt i Byen, lykkedes dem først efter en halv Times Forløb at faa Falck alarmeret. Skibets Besætning havde dog forinden faaet Ilden slukket ved at smide det brændende Sengetøj ud paa Kajen.

## PERSONALIA

#### Dødsfald

Fhv. Skibsfører, Kaptajn *Cornelius Petersen*, Nykøbing F., der i en Aarrække førte Skib for Sukkerfabrikerne, er afgaaet ved Døden, 81 Aar gammel.

#### 75 Aar

Havnefoged *I. P. Jensen*, Hals, fylder Torsdag 75 Aar.

#### 25 Aars Jubilæum

Maskinmester Oskar Petersen fejrede 15. August 25 Aars Jubilæum i D.F.D.S., idet han blev ansat den 15. August 1914 som Maskinassistent i s.s. »Hellig Olav« og forfremmedes til Undermaskinmester fra 7. Juni 1919.

Maskinmester Petersen er for Tiden ansat i s.s. »Hroar« som 2den Maskinmester.

## POSITIONSLISTE P R. 16. AUGUST 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Gdynia 12.8.  
s.s. *Aaro*, Hansen, afg. Nuevitas 10.8.  
s.s. *Aase* ank. London 11.8.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Colombo 5.8.  
s.s. *Absalon* ank. Grangemouth 8.8.  
m.s. *African Reefer* afg. Rotterdam 8.8.  
m.s. *Afrika*, E. Broholm-Jensen, afg. Singapore til Aden 8.8. hjg.  
s.s. *Agnete* ank. Køge 8.8.  
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Gdynia 29.7.  
s.s. *Alabama* ank. København 15.8.  
s.s. *Alf* afg. Burntisland 10.8. til Kbhvn.  
s.s. *Alfa* afg. København Red 9.8.  
s.s. *Algarve* ank. Tripolis 14.8.  
s.s. *Algier* ank. Aalborg 15.8.  
m.s. *Almena* ank. Granton 5.8.  
s.s. *Allsund*, Hansen, pass. 55° N. 32° W. 11.8. p. R. t. New York.  
m.s. *American Reefer* pass. Dungeness 1.8.  
m.s. *Amerika*, O. Dahl, afg. Southampton til St. Thomas 14.8. udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Rouen 26.7.  
m.s. *Anna Mærsk* afg. Los Angeles 31.7.  
s.s. *Anna* ank. Alexandria 7.8.  
m.s. *Annam*, J. Borch, pas. Gibraltar til Cape Town 14.8. udg.  
s.s. *Anne* afg. Leningrad 8.8. til West Hartlepool.  
m.s. *Argentina* afg. Christianssand 3.8. til River Plate.  
m.s. *Arizona* ank. Buenos Aires 13.8. til Santos.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Tyne 20.7.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Panama 12.8. p. R. t. Claymont.  
m.s. *Asia*, F. Andersen, afg. Rotterdam til Hamburg 15.8. hjg.  
s.s. *Aslaug* afg. Boness 28.7. til Archangel.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Seattle Wash. 2.8.  
s.s. *Astra* ank. W. Hartlepool 7.8.  
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. København 13.8. p. R. t. Memel.  
m.s. *Australian Reefer* pass. Fernando Noronha 5.8.  
m.s. *Australian*, N. P. Rasmussen, ank. Tientsin 28.6. udg.  
s.s. *Avance* afg. Korsør 8.8. til Jacobstad.

### B

s.s. *Belgien* afg. Danzig 9.8.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Harbor Island 24.7.  
s.s. *Bergenshus* afg. fra Bergen 14.8. nordover.  
s.s. *Bertha* ank. Svendborg 24.7.

s.s. *Bes* pass. Hammeren 9.8.  
s.s. *Betta* afg. Cardiff 2.8.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Tyne 9.8.  
ss. *Birgit*, C. Vilsmark, afg. Cadix 7.8.  
s.s. *Birgitte* afg. Göteborg 9.8. til Leningrad.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, afg. Antwerp 12.8. til Leith.  
m.s. *Bonita*, S. J. Darup, ank. Boston Mass. 11.8.  
m.s. *Boringia*, S. Kolls, ank. Hamburg 13.8. udg.  
m.s. *Bornholm*, Jørgensen, i Santos.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rotterdam 14.8.  
m.s. *Brazilian Reefer* ank. San Francisco 6.8.  
s.s. *Brasilien* ank. Buviken 14.8.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Hamburg 4.8.  
s.s. *Britta* ank. Carrara 8.8.  
s.s. *Broholm* afg. Oran 10.8. til Antwerpen.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Gdynia 3.8.  
s.s. *Brynhild* ank. Leningrad 5.8. afg. ca. 15.8. til Hull.

### C

m.s. *California* ank. Buenos Aires 4.8.  
m.s. *Canada*, C. Knudsen, afg. Vancouver til San Francisco 15.8. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* ank. Indd. Schiedam 7.8.  
s.s. *Carmen* afg. Sunderland 4.8.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Corpus Christi 28.7.  
s.s. *Charkow* i Dok Frederikshavn siden 15.8.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Lautoka 28.7.  
m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, afg. Dairen til Manilla 15.8. hjg.  
m.s. *Chilean Reefer* ank. Rio de Janeiro 2.7.  
m.s. *Chr. Holm* afg. Guiria 14.8.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Matanzas 9.8.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Port Alfred 13.8. til Houston.  
s.s. *Christiansborg* ank. Norfolk 13.8.  
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Antwerp 12.8.  
s.s. *Clara*, Jensen, afg. Goole til Odense.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 8.8. til Lübeck.  
m.s. *Columbia*, Bronér, fv. ank. Montreal 10.8.  
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Safi 1.8.  
s.s. *Cyril*, A. C. Duhn, ank. Prinzapolka 30.7.

### D

s.s. *Dagmar* ank. London 15.8.  
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 10.8. til Bremen.  
s.s. *Dagmar* afg. Tonnay 8.8.  
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Irmingham 13.8.  
m.s. *Danmark* afg. North Shields 15.8.



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15.8.39

LONDON .....	22,40	MADRID .....	54,00
NEWYORK .....	479,50	AMSTERDAM .....	267,30
BERLIN .....	192,20	STOCKHOLM .....	115,65
PARIS .....	12,80	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	81,40	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	108,30	PRAG .....	16,55
ROM .....	25,40	WARSAWA .....	90,20

m.s. *Danmark*, E. H. Christensen, afg. Aden til Suez 12.8. hjg.

s.s. *Delaware* ank. Palm Beach 13.8.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, pass. Ushant 23.7. p. R. t. Para.

s.s. *Ebro* afg. Palermo 13.8. til Algier.

s.s. *Edu. Nissen* pass. Lissabon 8.8. p. R. t. Rotterdam.

s.s. *Effie Mærsk* afg. Goolle 11.8.

s.s. *Egholm* ank. København 6.8.

m.s. *Egyptian Reefer* afg. Dakar 1.8.

m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Hamburg 11.8.

s.s. *Elie*, H. P. Rasmussen afg. Newport News 4.8. til London.

s.s. *Elisabeth* ank. London 4.8.

s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Danzig 9.8.

s.s. *Ellen* afg. Korsør 7.8. til Uuras.

s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 14.8.

s.s. *Else* afg. Trångsund 7.8.

s.s. *Emilie Mærsk* ank. London 10.8.

m.s. *Emma Mærsk* afg. Rotterdam 8.8.

s.s. *England*, Stengade, ank. Odense 13.8.

s.s. *Erik Boye* afg. Baltimore 4.8. til La Guaira.

s.s. *Erna* ank. Jacobstad 7.8.

m.s. *Erria*, E. Mouritsen, afg. Los Angeles til Panama Kanal 12.8. hjg.

s.s. *Ester* ank. Limhamn 5.8.

s.s. *Estland*, Ilartz-Rasmussen, afg. Kotka 12.8.

m.l. *Esso Copenhagen* afg. Bay Town 14.8.

s.s. *Estrid* ank. Fayal 7.8.

m.s. *Europa*, A. Rasinussen, ank. København 7.8.

## F

s.s. *Fano* afg. Reykjavik 2.8.

s.s. *Finland* afg. Danzig 8.8. til Rotterdam.

m.s. *Fionia*, C. Kondrup, afg. Malacca til Singapore 12.8. udg.

s.s. *Flynderborg* ank. Plymouth 10.8.

s.s. *Frankrig* ank. Gdynia 6.8.

s.s. *Fredensborg* ank. Kirkcaldy 14.8.

s.s. *Frederiksborg* ank. Emden 12.8.

s.s. *Freya* pass. Helsingør 4.8.

ss. *Frida* ank. New York 3.8.

s.s. *Frode* ank. København 15.8.

s.s. *Fylla* ank. Stettin 9.8.

## G

s.s. *Georgia* ank. Frederikshavn 10.8.

s.s. *Gerd* afg. Lissabon 3.8. til Alexandria.

s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Bordeaux 9.8.

s.s. *Gerda* ank. Dover 7.8.

m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 27.7.

s.s. *Gorm* afg. New Orleans 15.8. til Norfolk.

m.s. *Grete Mærsk* afg. Yokohama 9.8.

s.s. *Grethe* afg. Gdynia 8.8.

s.s. *Grønland*, Fischer, ank. London 5.8.

s.s. *Gudrun* afg. Grimsby 11.8. til Aalborg.

m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Philadelphia 6.8.

s.s. *Gunhild* ank. Bordeaux 9.8.

s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Gdynia 7.8.

s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 22.7. til Chefoo.

s.s. *Gyda* pass. Spurn Hd. 31.7. p. R. t. Archangel.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, Tørdok, Aalborg 10.8.

s.s. *Halfdan* ank. Tallinn 14.8.

s.s. *Halland*, Andersen, ank. Færingehavn 27.7.

s.s. *Hanne* afg. Frederikshavn 26.7. til Reykjavik.

s.s. *Hans Broge* afg. Slax 9.8. til Kalundborg.

s.s. *Hans*, From, under Losning i København.

s.s. *Hans Mærsk* afg. Hull 9.8.

s.s. *Harald* afg. København 9.8. til Manchester.

s.s. *Harriet* ank. Ørnsköldsvik 8.8.

s.s. *Helene* ank. Helsingør 7.8.

s.s. *Helga* ank. Valparaiso 27.7.

m.s. *Helvig* afg. New York 8.8. til Antwerpen.

s.s. *Henry Tegner* ank. Grimsby 7.8.

m.s. *Herdis* i Helsingør.

s.s. *Hilde* ank. Odense 4.8.

s.s. *Hindsholm* afg. København 15.8. til Aalborg.

s.s. *Hroar* ank. København 14.8.

s.s. *Holland* ank. Danzig 6.8.

m.s. *Hulda Mærsk* afg. Hongkong 11.8.

## I

m.s. *India*, S. Krarup, ank. Tsingtao 15.8. udg.

s.s. *Inga*, Holm, pass. København 14.8. p. R. t. Rouen.

m.s. *Inge Mærsk* afg. Los Angeles 6.8.

s.s. *Ingeborg S.* pass. Helsingør 5.8. p. R. t. Newport.

s.s. *Inger* ank. Fowey 7.8.

s.s. *Inger Toft*, Ørum, ank. Swansea 14.8.

s.s. *Irene Maria*, A. Owerd, ank. Gdynia 14.8.

m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Palras 5.8.

s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Tyne b.b. 11.8.

s.s. *Ivar* afg. Philadelphia 8.8. til Matanzas.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 13.8.

s.s. *Jakob Mærsk* afg. Swansea 28.7.

m.s. *Jane Mærsk* afg. Ortermoor 1.8.

m.s. *Japos* pass. Gravesend 13.8.

m.s. *Java*, A. Juul Christensen, ank. København 30.7.

s.s. *Jenny* afg. Birkenhead.

s.s. *Jessie Mærsk* afg. Billingham 22.7.

s.s. *Johanne* pas. Helsingør 7.8.

s.s. *Johannes Mærsk* afg. Gdynia 9.8.

s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 14.8.

s.s. *Jonna* ank. London 8.8.

s.s. *Juliane* afg. Odense 7.8. til Parnu.

m.s. *Jutlandia*, A. Topp, afg. Suez til Marseille 13.8. hjg.

s.s. *Jutta* ank. Avonmouth 6.8.

s.s. *Jytte* afg. Bordeaux 9.8. til Bayonne.

s.s. *Jægersborg* ank. Grimsby 12.8.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Port of Spain 3.8.

s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Durban 9.8.

s.s. *Karen* afg. Immingham 11.8. til Memel.

s.s. *Karen Toft*, Striib-Jensen, afg. Savannah la mar 12.8.

s.s. *Karla* afg. Ostende 8.8.

s.s. *Katholm* ank. Liverpool 12.8.

m.s. *Katrine Mærsk* afg. Hamburg 5.8.

s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Seaham 3.8. til Riga.

s.s. *Kentucky* afg. Leningrad 11.8. til Hull.

m.s. *Kina*, E. Himmelstrup, ank. Hamburg 13.8. udg.

s.s. *Kirsten* ank. Danzig 9.8.

s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansea 5.8.

s.s. *Kjøbenhavn*, Tendal, ank. Manchester 8.8.

s.s. *Knud* ank. Danzig 5.8.

s.s. *Knud Rasmussen* i Rute fart mellem San Francisco—Los Angeles og Puerto Armuelles.

s.s. *Knud Willemoes* ank. Immingham 10.8.

s.s. *Knut* forv. afg. Kbhvn 15.8. til Grønland.

s.s. *Kongea* pass. Hirtshals 9.8. østg.

## L

s.s. *Laila* ank. Havana 5.8.

m.s. *Lalandia*, H. E. Frandsen, ank. Brügge 15.8.

s.s. *Lars Kruse* afg. Nakskov 4.8. til Leningrad.

m.s. *Laura Mærsk* ank. Baltimore 2.8.

s.s. *Laura* ank. Candia 7.8.

m.s. *Leise Mærsk* afg. Sydney N. S. 9.8.

m.s. *Lexa Mærsk* afg. Hongkong 12.8.

s.s. *Lica Mærsk* afg. Alexandria 1.8.

s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Kemi 9.8.

s.s. *Lilian* pas. Ushant 8.8.

m.s. *Lilleaa* ank. Kbhvn. 9.8.

s.s. *Lilleborg* afg. Argentiera 12.8.

s.s. *Lily* pass. Skagen 8.8. vestg.

s.s. *Linda* ank. Liverpool 7.8.

s.s. *London*, Hansen, ank. Boston 8.8.

s.s. *Lotta* ank. Sunila 5.8.

s.s. *Lotte* afg. Dunkerque 8.8. til Tyne.

m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires 5.8. til Bergen.

s.s. *Lynæs* pass. Ushant 12.8.

## M

s.s. *Magnus* ank. Dunkirk 12.8.

s.s. *Maja* pas. Hanstholm 8.8.

m.s. *Malaya*, V. Kragelund, afg. Aden til Penang 12.8.

s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Nantes 11.8.

m. *Marchen Mærsk* ank. Manilla 1.8.

s.s. *Margit*, Johansen, afg. Cardenas 10.8. til Philadelphia.

s.s. *Margrete* ank. Tyne 3.8.

s.s. *Margrethe* ank. København 14.8.

s.s. *Maria* ank. Aalborg 6.7.

s.s. *Marianne* afg. Stettin 9.8. til Ekenäs.

m.s. *Marie Mærsk* afg. Port Arthur 1.8.

s.s. *Marit Mærsk* afg. Calais 29.7.

s.s. *Marie Toft*, Jensen, pass. Finisterre 14.8.

s.s. *Marna* pass. Christobal 5.8.

m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 12.8. til Casablanca.

s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Odense 11.8.

s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Frederikshaab 6.8.

s.s. *Marx* ank. Trångsund 8.8.

s.s. *Maryland* afg. Rio 31.7. til Madeira.

s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Tyne 4.8.

m.s. *Meonia*, C. V. Frederiksen, afg. Saigon til Singapore 14.8. hjg.

s.s. *Mercur* ank. Antwerpen 7.8.

s.s. *Michael Jensen* afg. Hongkong 23.7. til Fort Bayard.

s.s. *Minsk* ank. Antwerpen 14.8.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere      Refragtning og Spedition

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, fung. Pedersen, ank. Gdynia 13.8.  
 s.s. *Najaden* pas. Helsingør 8.8.  
 s.s. *Nancy* afg. Marseille 7.8.  
 s.s. *Nerma* ank. Sunila 7.8.  
 s.s. *Nevada* afg. Neufahrwasser 22.7. til River Plate.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Philadelphia 2.8.  
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Norfolk 11.8.  
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. London 5.8.  
 s.s. *Niobe* ank. Cassablanca 7.8.  
 s.s. *Norco* ank. London 4.8.  
 m.s. *Nordbo* ank. Osaka 2.8.  
 s.s. *Nordborg* af. Mogador 14.8.  
 s.s. *Nordby* ank. Aarhus 9.8.  
 m.s. *Norden* ank. Osaka 6.8.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Santos 8.8. til New York.  
 m.s. *Nordhavet* afg. Beaumont 31.7. til Japan.  
 m.s. *Nordhval* ank. Clyde 6.8.  
 m.s. *Nordkap* afg. Philadelphia 9.8. til Santos.  
 s.s. *Nordlys* ank. Clyde 23.7.  
 m.s. *Nordpol* afg. Portland (Oreg.) 4.8. til Japan.  
 m.s. *Nordvest* ank. Kobe 3.8.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Freetown 9.8.

**O**

s.s. *Odin* ank. Göteborg 15.8.  
 s.s. *Olaf* ank. Aalborg 12.8.  
 s.s. *Olga* pass. Brunsbüttel 9.8. p. R. t. Danzig.  
 m.s. *Olga S.* ank. London 10.8.  
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Leningrad 8.8.  
 m.s. *Olympia*, forv. ank. Quebec 15.8.  
 m.s. *Oregon* ank. Göteborg 12.8., afg. ca. 15.8. til København.  
 s.s. *Orion* ank. London 9.8.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Ostend 8.8.  
 s.s. *Otto Petersen* afg. St. Lucia 6.8. til New York.  
 s.s. *Ove Toft*, Schultz, ank. Casablanca 13.8.

**P**

s.s. *P. N. Dam* ank. Aalborg 4.8.  
 m.s. *Panama*, A Hjernum, ank. Kobe 13.8. hjg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 13.8.  
 s.s. *Paula* ank. Preston 5.8.  
 m.s. *Peru* afg. Singapore til Aden 15.8. hjg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco—Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* ank. New York 11.8.  
 s.s. *Polly* afg. Ostende 9.8. til Finland.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, afg. Lysaker 10.8. til Stettin.

**R**

m.s. *Ragnhild* afg. Antwerpen 5.8. til New York.  
 s.s. *Randa* ank. Huelva 30.7.  
 s.s. *Riga* afg. Preston 15.8.  
 s.s. *Rigmor* ank. Nordmaling 5.8.  
 s.s. *Rikke* ank. Danzig 7.8.  
 s.s. *Rita* ank. København 14.8.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Danzig 5.8.  
 s.s. *Robert* ank. Calais 7.8.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Soerabaya 24.7.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Setubal 8.8.  
 s.s. *Romo* afg. Sables d'Olonne 6.8.

**S**

s.s. *Saga* ank. Drammen 15.8.  
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Nørresundby 10.8.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Bremen 13.8.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Kbhvn. 14.8. til Danzig.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttelkoog 14.8. p. R. t. Ghent.  
 s.s. *Seine* ank. Havre 13.8.  
 m.s. *Selandia*, H. I. Væring, afg. Suez til Aden 14.8. udg.  
 s.s. *Selma* ank. Dunkirk 1.8.

**Frihavns****Skibssmedie og Maskinfabrik**

(HILL-MADSEN)

Statust. Elektroinstallatør v. Kbhvn.s og Nordsjæll. Elektricitetsv.

Ship &amp; Engine Repairing Shop

Telf. 5269, Palæ 4989, Øbro 1280 y      **KØBENHAVN**

s.s. *Sessa* pass. Christobal 22.7.  
 m.s. *Siam*, F. Ravnsnæs, ank. Sydney 31.7. udg.  
 s.s. *Sicilien* afg. Frederikshavn 15.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Sigrun* afg. København 14.8. til Randers.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, ank. Manchester 11.8.  
 s.s. *Sigrid* ank. Gdynia 5.8.  
 s.s. *Silkeborg* ank. Gdynia 11.8.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Tyne 6.8.  
 s.s. *Skagen* ank. Trångsund 14.8.  
 s.s. *Skagerak* afg. Burtisland 10.8.  
 m.s. *Skandia* ventes ank. Baton Rouge 19.8.  
 s.s. *Skjold* i Dok Frederikshavn siden 11.8.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Dunston 13.8.  
 m.s. *Slesvig*, P. Haure-Petersen, afg. Zamboanga 3.8.  
 s.s. *Sleipner* ank. København 13.8.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. St. Johns 3.8.  
 s.s. *Sophie* afg. Råfsø 5.8.  
 s.s. *Stadion II* ank. Stettin 13.8.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. St. Lucia 11.8. til Carupano.  
 s.s. *Stella* ank. Königsberg 8.8.  
 m.s. *Stjerneborg* ank. Yokohama 10.8.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, afg. Kbhvn. 12.8. til Dundee.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bordeaux 12.7.  
 s.s. *Svanhild* afg. Vejle 15.8. til Aalborg.  
 s.s. *Svanholm* afg. København 12.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Swava* ank. Antwerpen 11.8.  
 s.s. *Svend Pii* afg. Helsingør 9.8. til Gdynia.  
 s.s. *Soborg* ank. Aalborg 12.8.

**T**

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 3.8.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen afg. Nauru 8.8.  
 s.s. *Tanja* ank. London 6.8.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, fv. ank. Yokohama 13.8.  
 s.s. *Tekla* ank. Stettin 9.8.  
 s.s. *Tennesse* afg. Bahia 8.8. til Ttnerift.  
 s.s. *Texas* afg. New York 12.8. til Oslo.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Liverpool 9.8. til Port Williams (N. S.).  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Faaborg 15.8. til Gdynia.  
 s.s. *Tomsk* ank. København 14.8.  
 s.s. *Torng*, Schrøder, oplagt.  
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, ank. Antwerp 14.8.  
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 10.8. p. R. t. Boness.  
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Holtenau 16.8.  
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 15.8.  
 s.s. *Tula* ank. Tunis 14.8.  
 m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 8.8. til Alexandria.

**U**

s.s. *Uffe* ank. Danzig 10.8.  
 s.s. *Ulla* pass. Usbant 8.8.  
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Pentland Firth 6.8. p. R. t. Ivigtut.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Shanghai 8.8.

**V**

s.s. *Valborg* pass. Hirtshals 9.8. vestg.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 14.8.  
 s.s. *Venus* afg. Antilla 8.8. til Baltimore.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Hull 6.8.  
 s.s. *Viborg* pass. Lissabon 12.8.  
 s.s. *Viola* afg. Danzig 5.8. til Wiborg.  
 s.s. *Virginia* ank. Svendborg 15.8.  
 s.s. *Vistula* ank. Stettin 15.8.  
 s.s. *Vitus Bering* i Rute fart mellem San Francisco—Los Angeles og Puerto Armuelles.

**W**

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Townsville 8.8.  
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Ivigtut 31.7.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 8.8.

**Y**

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 14.8.

**Ø**

s.s. *Ørneborg* ank. Grangemouth 11.8.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGF

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

REDERI, OG HANDELSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmald"  
Amaliegade 36**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**  
Korresponderende Reder**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**CHR. MØLLER A/s**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855 Telefon: Central 687

**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olie - H &amp; W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.*Det populære*  
*For***TUBORG LAGER OG**  
**TUBORG PILSNER****VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams: Vinkco **ROTTERDAM** Telephone: 84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
**VASA (Finland)**Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 16. August 1939.

Nr. 33.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 18, København K.

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

## I. Østersøen.

2412. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Holmögadd Fyr. Fyr elektrificeres. Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 31/2118. Stockholm 1939.)

I Løbet af August eller September d. A. elektrificeres *Holmögadd* Fyr paa c. 63° 35',<sub>7</sub> N. 20° 45',<sub>4</sub> E., hvorved Fyrets Lysevne forøges betydeligt. Fyrkarakteren forbliver uforandret.

Samtidig forandres det nuværende Taagesignal med Knaldsignaler til Taagesignal med Nautofon, To-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 6<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 6<sup>s</sup>, Pause 45<sup>s</sup>.

2413. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Holmögadd Fyr. Radiofyr oprettes.

(U. f. s. Nr. 31/2175. Stockholm 1939.)

I Løbet af August eller September d. A. oprettes ved *Holmögadd* Fyr paa c. 63° 35',<sub>7</sub> N. 20° 45',<sub>4</sub> E. et Radiofyr. Radiofrekvens: 303,<sub>5</sub> kc/s (988 m). Toncfrekvens: 475 c/s. Rækkevidde: 60 Sm. Signalet er, som følger:

1. Bogstaverne HG 2 Gange	14, <sub>0</sub> <sup>s</sup> .
2. Pause	1, <sub>3</sub> <sup>s</sup> .
3. 14 Pejlstreger hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed og med 0, <sub>3</sub> <sup>s</sup> . Ophold mellem Stregerne	17, <sub>9</sub> <sup>s</sup> .
4. Pause	0, <sub>3</sub> <sup>s</sup> .
5. En lang Pejlstreg	9, <sub>0</sub> <sup>s</sup> .
6. Pause	1, <sub>3</sub> <sup>s</sup> .
7. Bogstaverne HG 1 Gang	6, <sub>2</sub> <sup>s</sup> .
8. Pause	10, <sub>0</sub> <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse	1 <sup>m</sup> .
Signalets Varighed	2 <sup>m</sup> .
Pause	4 <sup>m</sup> .
Periode	6 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider. Under Taage og i usigtbart Vejr hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>, o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr 2 Gange hver halve Time, begyndende ved det 0<sup>m</sup> og 6<sup>m</sup> samt ved det 30<sup>m</sup> og 36<sup>m</sup>.

**2414. Sverige. Bottniske Bugt. Bjurö. Nyt Fyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 32/2188. Stockholm 1939.)

Paa *Bjurö* er paa  $64^{\circ} 28',_{95}$  N.  $21^{\circ} 35',_{15}$  E., c. 300 m NE. for *Bjuröklubb* Fyr, tændt et nyt Fyr, *Bjuröklubb nordöstra*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11,<sub>6</sub> m. Synsvide: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvid, ottekantet Fyrbaake. Fyret lyser, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra $167^{\circ}$ til $185^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pejl. fra $285^{\circ}$ til $317^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $185^{\circ}$ - $224^{\circ}$ .         | 5. Hvidt i — - $317^{\circ}$ - $324^{\circ}$ .         |
| 3. Rødt i — - $224^{\circ}$ - $285^{\circ}$ .          | 6. Rødt i — - $324^{\circ}$ ind mod Land.              |

Brændetid: Fra Sejsæsonens Aabning til 20. Maj og fra 20. Juli til Sejsæsonens Ophør.

**2415. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 32/2187. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

*Farstugrunden* c.  $65^{\circ} 19'$  N.  $22^{\circ} 44'$  E. *Malörens rev* c.  $65^{\circ} 32'$  N.  $23^{\circ} 30'$  E.  
(E. f. S. Nr. 50/3561 1938.)

**2416. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Jakobstad. Bredhällan Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 22/714. Helsingfors 1939.)

*Bredhällan* Fyr paa  $63^{\circ} 44' 37''$  N.  $22^{\circ} 35' 30''$  E. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 12,<sub>3</sub> Sm. Et femkantet, rødmalet Taarn med en ottekantet, rødmalet Fyrlanterne. Fyret lyser, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pejl. fra c. $298^{\circ}$ til c. $55^{\circ}$ . | 3. Hvidt i Pejl. fra c. $74^{\circ}$ til c. $116^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - c. $55^{\circ}$ - c. $74^{\circ}$ .           |   |

Overet med *Rummelgrund* Fyr i Pejling c.  $91^{\circ}$ .

**2417. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Jakobstad. Rummelgrund Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 22/715. Helsingfors 1939.)

*Rummelgrund* Fyr paa  $63^{\circ} 44' 38''$  N.  $22^{\circ} 34' 47''$  E. er forandret til at vise hvidt Hurtigblink, Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 0,<sub>7</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,<sub>7</sub> m. Synsvide: 9,<sub>7</sub> Sm. Tremmewærksbaake med rød Firkant paa den mod W. vendende Side. Overet med *Bredhällan* Fyr i Pejling c.  $91^{\circ}$ .

**2418. (T). Finland. Finske Bugt. Järngrynnan—Bokulla. Midlertidige Fyr tændes. Advarsel.**

(U. f. s. Nr. 22/727. Helsingfors 1939.)

I Fortsættelse af E. f. S. Nr. 30/2208 1939 meddeles, at der i August Maaned d. A. i den E.-lige Del af Farvandet *Järngrynnan—Bokulla* tændes forskellige midlertidige Fyr til Forsøg.

Søfarende advares mod at forveksle disse Fyr med de officielle.

c.  $59^{\circ} 53'$  N.  $22^{\circ} 28'$  E.

(E. f. S. Nr. 30/2208 1939.)

**2419. Letland. Riga Bugt. Tuja. Pier bygget.**

(N. t. M. Nr. 9/21 og 10/24. Riga 1939.)

I Nærheden af *Tuja* Teglværk er paa c.  $57^{\circ} 29',_{5}$  N.  $24^{\circ} 22',_{9}$  E. bygget en 353 m lang Pier. Dybden ved Enden af Pieren er 5 m. Paa Pieren er opført to Ledebaaker. Bagbaaken, en Pæl med Trekant med Spidsen nedad. Forbaaken, en Pæl med Trekant med Spidsen opad. De to Baaker overet i Pejling  $86^{\circ}$  leder gennem Løbet til Pieren. Løbet til Pieren er 50 m bredt. Mindste Dybde 4,<sub>5</sub> m. Bundart: Sten.

(Kort Nr. 182.)

**2420. Letland. Riga Bugt. Skulte Fiskerihavn. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 10/22 og 10/23. Riga 1939.)

1. Paa N.-Molens Hoved er paa c.  $57^{\circ} 19',_{1}$  N.  $24^{\circ} 24',_{0}$  E. tændt et Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>4</sub><sup>s</sup>, Mørke 1,<sub>2</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>4</sub><sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7,<sub>5</sub> m. Fyrpæl.

2. Ved Indløbet til Floden *Age* er paa c.  $57^{\circ} 19',_{1}$  N.  $24^{\circ} 24',_{3}$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Min. Flammens Højde: 2,<sub>8</sub> m.

Synsvidde: 6,4 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 4,3 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

- a. Grønt i Pej. fra 80° til 83°,5. c. Rødt i Pej. fra 87°,5 til 91°,6.  
b. Hvidt i — - 83°,5 - 87°,5.

Den hvide Lysvinkel angiver Farvandet indenfor Inderhavnen fra Havnens Molehoveder til Indløbet til Floden *Age*.  
(Kort Nr. 182.)

**2421. (T). Letland. Indløbet til Riga Bugt. Ovisi Rev. Midlertidige Baaker.**

(N. t. M. Nr. 10/25. Riga 1939.)

I Forbindelse med Borearbejder vil der i et Omraade, der begrænses af Bredderparallellerne 57° 36',2 N. og 57° 38',1 N. samt Meridianerne 21° 36',2 E. og 21° 38',5 E., midlertidig blive opført en Del Baaker, der ikke er belyst om Natten.

Baakerne har ingen Betydning for Sejladsen.

**2422. Polen. Danzig Bugt. Hoisternest. Lys- og Klokketønde forandret.**

(N. f. S. Nr. 32/3282. Berlin 1939.)

Lys- og Klokketønden paa c. 54° 40',8 N. 18° 40',7 E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 12 s., Blink 5 s., Mørke 7 s.

(Kort Nr. 181.)

(Se Tillæg.)

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

**2423. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt. Middelgrunds Fort. Kongelunds batteri. Skydeøvelser. Advarsel.**

Fra nedennævnte Søforter vil der i de vedføjede Tidsrum blive afholdt Skydeøvelser med Kanon:

Fort	Tidsrum (Begge Dage inklusive)	Dag — Nat	Hoved- skudretning	Største Skudafstand	Sikkerheds- højde
<i>Middelgrunds Fort</i>	1.—16. September	Dag og Nat	NNE.	5 Sm	800 m
<i>Kongelunds batteri.</i>			S.	8 Sm	2200 m

Naar Skydning finder Sted, vises fra det skydende Fort:

Om Dagen: International Talstander „7“.

Om Natten: 3 røde Lanterne hejst over og under hinanden.

Endvidere vil der, naar Skydning finder Sted, blive vist følgende Signaler under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrunds Fort* og *Dragør Fort*:

2 Cylindre betyder Skydning fra *Middelgrunds Fort*.

Cylinder, Kugle, Cylinder betyder Skydning fra *Kongelunds batteri*.

Signalfigurerne hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst.

Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse. Skydes der fra flere Forter samtidig, hejses Signalerne for de skydende Forter ved Siden af hinanden.

Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok. Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.

Luftfartøjer advares imod i de omhandlede Tidsrum i Nærheden af de anførte Skudretninger at komme under de vedføjede Sikkerhedshøjder.

**2424. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidigt spærret. Advarsel.**

Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 11.—15. September d. A., begge Dage inklusive, i *Køge Bugt m. v.*

Skydepladsen begrænses af *Sjællands* og *Amagers* Kyster samt af Meridianen gennem *Aflandshage* og Breddeparallelens gennem *Køge Sønakke*.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

**2425. Sverige. Sundet. Höganäs. Oplysning om Lods.**

(U. f. s. Nr. 27/1803. Stockholm 1939.)

Lodsstationen i *Höganäs* er nedlagt. Lodsudkig finder Sted fra Fyrskibet *Svinbådan* og i *Höganäs*. Naar der ikke kan afgives Lods fra Fyrskibet finder indtil videre ogsaa Lodsudkig Sted i *Viken*.

Naar Fyrskibet kan afgive Lods, vises om Dagen Lodsflaget fra Gaflen paa Agtermasten og om Natten en klar Lanterne.

Skibe, der vil anløbe *Höganäs*, faar Lods fra Fyrskibet eller udenfor *Höganäs*. For Udgaende maa Lods bestilles hos Lodsudkigsstationen i *Höganäs* eller *Viken*.

Efter Mørkets Frembrud finder intet Lodsudkig Sted i *Höganäs*.

c. 56° 12' N. 12° 33' E.

(Kort Nr. 131, 130, 102, 100 og 125.)

**2426. Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Dækmole forlænges. Advarsel.**

Den W. for *Assens* Havn fra *Assens* og N. efter anlagte Dækmole er for Tiden under Forlængelse saaledes, at den mod N. afsluttes med et Molehoved, som staar i c. 4½ m Vand tæt W. for det udgravede Sejlløb og c. 50 m N. for Pladsen for den N.-ligste Varpetønde.

Paa Grund af de stedfindende Arbejder kan Besejling af *Assens* Havn kun foregaa N. og E. om nævnte Molehoved, som indtil videre ikke er belyst.

c. 55° 16',<sub>1</sub> N. 9° 53',<sub>6</sub> E.

(Kort Nr. 151 og 150. Havnelods, Side 39.)

**2427. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg. Passage af Christian X's Bro. Advarsel.**

Passage af *Christian X's Bro* over *Als Sund* i *Sønderborg* vil i Tiden fra 14. August til c. 1. September d. A. være vanskelig paa Grund af Dykkerarbejde i Klappagsaabningen.

Ved Gennemsejling maa udvises den største Agtpaaagivenhed.

c. 54° 54',<sub>6</sub> N. 9° 47',<sub>3</sub> E.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****2428. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.**

Den 15., 18., 19., 20. og 21. September d. A. afholdes daglig Skarpskydning med Kanoner ved *Jægerspris* i Tiden fra Kl. 1030 til Kl. 1430, den 19. desuden fra Kl. 1800—2200.

Paa Skydedagene hejses om Morgenen tidligt Signalfag paa *Troldehoj*, c. 500 m SE. for *Troldegaard*, paa Observationstaarnet ved Møllen c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*, samt paa *Carolinehoj*, c. 600 m NW. for *Draaby* Kirke. Naar Skydningen er til Ende, nedhales Flagene. Flaget paa *Troldehoj* vil ikke være hejst under Skydningerne den 19. fra Kl. 1800—2200.

Under Skydningen advares man imod at komme W.-Kysten af *Horns Herred* ud for Øvelsespladsen og N. for denne indtil *Alholm* nærmere end c. 2,2 Sm.

Endvidere vil der paa enkelte Dage blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Overbjerg*, hvilket tilkendegives ved Signalfag fra *Maglehøj*. Paa disse Dage advares man imod at færdes i den S.-ligste Del af *Jægerspris Bugt*.

*Alholm*: c. 55° 55' N. 11° 54' E.

(Danske Lods II, Side 160.)

**2429. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund Havn. Afmærkning forandres.**

Den 1. September d. A. forandres Afmærkningen af Indsejlingsrenden til *Frederikssund* Havn, som følger:

N. - Siden: Den W.-ligste Varpetønde paa 55° 50' (11") N. 12° 03' (22") E. ombyttes med en hvid Stumptønde.

Den E.-lige Varpetønde inddrages permanent.

S. - Siden: De 2 Varpetønder ombyttes hver med en rød Spidstønde.

(Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 172. Havnelods, Side 65. Søm.-Fort. Side 69, Nr. 5).

**2430. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro under Reparation.**

Den inderste Del af *Sælvig Bro* er for Tiden under Reparation. Broens yderste Del kan stadig anløbes, men Forbindelsen med Land maa i Perioder, medens Reparationen staar paa, paaregnes at blive besværlig.

c. 55° 51',8 N. 10° 33',2 E.

**2431. (T). Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**

Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 4.—8. September d. A., begge Dage inklusive, i *Aalbæk Bugt*.

Skydepladsen begrænses af Breddeparallellerne 57° 37' N. og 57° 30' N. samt af Meridianen 10° 45' E. og *Jyllands Kyst*.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

**2432. Sverige. Kattegat. Stora Middelgrund Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Lys- og Fløjtetønden *Stora Middelgrund* paa c. 56° 33' N. 12° 07' E. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 32/2410 1939.)

**2433. Sverige. Kattegat. Falkenberg. Lystønde genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 32/2189. Stockholm 1939.)

Lystønden *Falkenberg* paa c. 56° 53' N. 12° 29' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 25/1853 1939.)

**2434. (P). Sverige. Kattegat. Indløbet til Göteborg. Hunnebådan. Fyrbelysning forandres.**

(U. f. s. Nr. 27/1865. Stockholm 1939.)

1. I Løbet af 1939 tændes paa N.-Kanten af *Hunnebådan* paa 57° 40',87 N. 11° 49',59 E. et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 6,2 m. Synsvidde: 9 Sm. Betontaarn.

2. Samtidig med at det i (1) nævnte Fyr tændes, inddrages Lystønden *Hunnebådan* paa c. 57° 40',9 N. 11° 49',5 E.

(Se Tillæg.)



## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2435. Finland. Petsamo. Pitkäniemi. Nye Ledemærker.**  
(U. f. s. Nr. 19/642. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte nye Ledemærker, der er overet i Pejling c. 137°, er opført, som følger:  
*Pitkäniemi övre* paa 69° 51' 33" N. 31° 59' 28" E. En hvidmalet Stenvarde.  
*Pitkäniemi nedre* paa 69° 51' 42" N. 31° 59' 04" E.
- 2436. Finland. Petsamo. Pikku Heinäsaari. Ny Baake.**  
(U. f. s. Nr. 19/641. Helsingfors 1939.)  
En ny Baake, *Pikku Heinäsaari*, bestaaende af en Stenvarde med Stang med et sort, skraatliggende Kors som Topbetegnelse er opført paa 69° 49' 10" N. 31° 38' 24" E.
- 2437. Finland. Petsamo. Oplysning om Fyrs Beliggenhed.**  
(U. f. s. Nr. 19/640. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyrs Beliggenhed er nu, som følger:  
a. *Heinäsaari* 69° 50' 14" N. 31° 34' 07" E.  
b. *Vaitolahti* 69° 56' 59" N. 31° 56' 49" E.  
c. *Ristilaassa övre* 69° 55' 45" N. 31° 58' 45" E.  
*Ristilaassa nedre* 69° 55' 57" N. 31° 59' 30" E.  
Fyrene er overet i Pejling c. 233°.
- 2438. Norge. Ryfylkefjordene. Ølesund Fyr flyttet og forandret.**  
(K. f. F. Nr. 18. Oslo 1939.)  
*Ølesund* Fyr er flyttet til N.-Pynten paa samme Side af Sundet paa 59° 13' 06" N. 6° 06' 20" E. Flammens Højde: 9,2 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra 31° til 38°.      4. Rødt i Pejl. fra 230° til 251°.  
2. Rødt i — - 38° - 184°.      5. Grønt i — - 251° til 257°.  
3. Hvidt i — - 184° - 230°.  
(E. f. S. Nr. 28/2078 1939.)
- 2439. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.**  
Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. 56° 43' N. 8° 10' E. er midlertidig ombyttet med en almindelig Lystønde, der viser samme Fyrkarakter.
- 2440. Holland. Terschelling N.-Kyst. Oplysning om Vrag.**  
(B. a. Z. Nr. 183/2368. 's-Gravenhage 1939.)  
Vraget paa c. 53° 26',4 N. 5° 25',4 E. er ikke mere synligt over Vandet. Mindste Dybde over Vraget, der nu er afmærket med en grøn Tønde, er 1/2 m.
- 2441. Belgien. Zeebrugge NW. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 1743. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 51° 23' N. 3° 05' E., 3,07 Sm 347 1/2° fra *Blankenberghe* Fyr med Gruppe-Formørkelser.
- 2442. England. Haisboro Fyrskib erstattet med nyt Fyrskib.**  
(N. t. M. Nr. 37. Trinity House, London 1939.)  
*Haisboro* Fyrskib paa c. 52° 59' N. 1° 35' E. er inddraget og erstattet med et nyt Fyrskib forsynet med et Fyrtaarn midtskibs. Der findes intet Dagmærke. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15 s., Blink 0,5 s., Mørke 2,0 s., Blink 0,5 s., Mørke 2,0 s., Blink 0,5 s., Mørke 2,0 s., Blink 0,5 s., Mørke 7,0 s.  
Taagesignal afgives med Diafon, Et-Stød hver 1 m. Stødets Varighed: 6 s.  
Undervandssignal afgives med Undervandsmembran, Fire-Toner hver 15 s. Hver Tones Varighed: 1 s.  
(E. f. S. Nr. 22/1666 1939. Kort Nr. 91.)

2443. (T). Skotland. Firth of Forth. Rosyth. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1762. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 4/264 1939 annulleres og erstattes med:  
Uddybningsarbejder er i Gang i *Rosyth Main Channel* og ved Anduvningen til *Tidal Basin*, og Afmærkningen vil i den Anledning lejlighedsvis blive flyttet og atter bragt paa Plads for at lette Arbejdet.  
Der bør udvises Forsigtighed af Skibe, der benytter Løbet.  
c. 56° 01' N. 3° 26' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

2444. (P). Frankrig. Launeros Bugt. Pontrioux Floden. Fyr tændes.  
(A. a. N. Nr. 31/2148. Paris 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c. 48° 51',<sub>3</sub> N. 3° 00',<sub>4</sub> W. et nyt Fyr, *Rocher Men-Grenn*, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 4 Sm. Et rødt Taarn. Fyret er ubevogtet.
2445. (T). Frankrig. Ouessant Anduvning. La Basse-Callet. Lystønde forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 30/2094. Paris 1939.)  
Lystønden *La Basse-Callet* paa c. 48° 29',<sub>5</sub> N. 5° 08',<sub>7</sub> W. er forsvundet.
2446. England S.-Kyst. Portsmouth Anduvning. Nab Tower SW. t. S. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1730. London 1939.)  
En Grund med 10,<sub>1</sub> m Vand er fundet paa 50° 39' (30") N. 0° 57' (30") W., 0,<sub>58</sub> Sm 211° fra *Nab Tower*.
2447. (P). England W.-Kyst. Bristol Channel. Helwick Sand. Afmærkning forandres.  
(N. t. N. Nr. 39. Trinity House, London 1939.)  
Omkring den 28. September 1939 udlægges som Afmærkning for E.-Enden af *Helwick Sand* en rød og hvid, vandret sribet Lys- og Klokketønde, *East Helwick*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15<sup>s</sup>, paa c. 51° 32' N. 4° 13' W., 0,<sub>533</sub> Sm 213° fra Yderenden af *Porth Eynon Point*. Den nuværende Tønde, der afmærker Sandet, vil samtidig blive permanent inddraget.
2448. (P). England W.-Kyst. Milford Haven. Oplysning om Undervandshindringer og Afmærkning. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1670. London 1939.)  
1. Fra omkring September d. A. paabegyndes Arbejdet med Udlægning af Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, mellem *Thorn Point* og *Watwick Point* samt mellem *East Blockhouse Point* og *West Blockhouse Point*.  
2. Som Afmærkning for Gennemsejlingsaabningerne udlægges følgende Lystønder:  
a. En sortmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, og er forsynet med en automatisk Klokke, som giver Et-Slag hver 5<sup>s</sup>, 0,<sub>99</sub> Sm 74° fra *St. Ann's Head* Fyr, der er beliggende paa c. 51° 41' N. 5° 10' W.  
b. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, 1,<sub>161</sub> Sm 63½° fra det i (a) nævnte Fyr.  
c. En sortmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>, og er forsynet med en automatisk Klokke, som giver Tre-Slag hver 15<sup>s</sup>, 1,<sub>825</sub> Sm 68½° fra det i (a) nævnte Fyr.

A d v a r s e l I.

Al Skibsfart saavel for Ind- som for Udgaende af *Milford Haven* skal passere mellem *West Blockhouse Point* og Lys- og Klokketønde (a) samt imellem Lystønde (b) og Lys- og Klokketønde (c).

## A d v a r s e l I I.

Intet Skib maa passere et andet Skib under Passagen mellem Tønderne, der afmærker Gennemsejlingsaabningerne i Undervandshindringerne. Udgaaende har Forret til Passage frem for indgaaende.

Indgaaende Skibe advares imod at nærme sig Undervandshindringerne indenfor en Afstand af  $\frac{1}{2}$  Sm, indtil de har overbevist sig om, at intet Skib er for udgaaende.

Der skal lægges særlig Mærke til ethvert Signal, der vises af et hvilket som helst Skib i Nærheden.

**2449. England W.-Kyst. Cardigan Bugt. Aberdovey Outer Buoy flyttet.**

(N. t. M. Nr. 38. Trinity House, London 1939.)

Paa Grund af en Forandring i Indløbet til *Dovey* Floden er *Aberdovey Outer Buoy* flyttet c. 1 Sm N. efter saaledes, at den nu ligger  $1,7$  Sm  $272^\circ$  fra *Cerig-Y-Penrhyn Refuge Tower*.

c.  $52^\circ 32'$  N.  $4^\circ 05'$  W.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2450. (T). Frankrig. Brest Anduvning. Rocher le Bouc Fyr midlertidig slukket.**

(A. a. N. Nr. 30/2095. Paris 1939.)

*Rocher le Bouc* Fyr paa c.  $48^\circ 11',5$  N.  $4^\circ 37',0$  W. er for Tiden slukket.

**2451. Frankrig. Quiberon Bugt. Lystønder udlagt.**

(A. a. N. Nr. 31/2146. Paris 1939.)

Nedennævnte nye Lystønder er udlagt:

a. Hvidmalet Lystønde *Roche Souris*, der viser hvidt, fast Lys, paa c.  $47^\circ 31',9$  N.  $3^\circ 01',2$  W.

b. Hvidmalet Lystønde *Roche Rat*, der viser hvidt, fast Lys, paa c.  $47^\circ 32',8$  N.  $3^\circ 01',8$  W.

**2452. (T). Frankrig. Gironde Munding. La Palmyre. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**

(A. a. N. Nr. 30/2096. Paris 1939.)

*La Palmyre* Radiofyr paa c.  $45^\circ 39',7$  N.  $1^\circ 08'$  W. er indtil videre ude af Virksomhed.

**2453. Spanien SW.-Kyst. Indløbet til Guadalquivir Floden. Vrag fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1744. London 1939.)

Vraget paa c.  $36^\circ 46'$  N.  $6^\circ 26'$  W.,  $1,8$  Sm  $10^\circ$  fra *Punta del Perro* Fyr, er fjernet.

**2454. Afrika W.-Kyst. Kongofloden. Ponta Moita Séca. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1769. London 1939.)

*Ponta Moita Séca* Fyr paa c.  $6^\circ 07'$  S.  $12^\circ 16'$  E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $10^s$ .

(E. f. S. Nr. 51/3489 1936.)

**2455. Kap Verds Øer. Ilha Brava. Ponta Nho Martinho. Oplysning om Fyr.**

(A. a. N. Nr. 12/28. Lissabon 1939 og N. f. S. Nr. 31/3278. Berlin 1939.)

*Ponta Nho Martinho* Fyr paa c.  $14^\circ 49'$  N.  $24^\circ 40'$  W. viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $20^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $1,6^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $1,6^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $1,6^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $13,6^s$ . Flammens Højde: 340 m. Synsvidde: 18 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra  $247^\circ,5$  til  $100^\circ$ .

(E. f. S. Nr. 9/673 1939.)

**2456. Kap Verds Øer. Ilha da Boa Vista. Ponta do Sol. Oplysning om Fyr.**

(A. a. N. Nr. 12/27. Lissabon 1939 og N. f. S. Nr. 5/562 og 31/3277. Berlin 1939.)

*Ponta do Sol* Fyr paa c.  $16^\circ 13'$  N.  $22^\circ 56'$  W. viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $1,6^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $7,0^s$ . Flammens Højde: 113 m. Synsvidde: 20 Sm. Et hvidt, afstumpet, pyramideformet Taarn med rød Spids. Fyret er synligt i Pejlinger fra  $17^\circ$  til  $272^\circ$ .

2457. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Edgartown Harbour. Oplysning om Fyrbelysning.  
(N. t. M. Nr. 1748. London 1939.)  
1. Fyret paa Hovedet af *Edgartown Pier* paa c. 41° 23' N. 70° 30' W. er forandret til at vise rødt, fast Lys. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 12 Sm. Hvidt, kegleformet Taarn.  
2. En rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt tæt E. for en rød Spidstønde og 1,2 Sm 30° fra (1).
2458. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Tail of the Horse Shoe. Lys- og Fløjtetønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 1740. London 1939.)  
Fløjten paa Lys- og Fløjtetønden paa c. 36° 59' N. 76° 00' W., c. 3,2 Sm 0° fra *Cape Henry Fyr*, er blevet erstattet med en Sirene, der giver Et-Stød hver 15<sup>s</sup>.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

2459. Venezuela. Margarita Island. Pampatar. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 30/1940. Washington 1939.)  
*Pampatar Fyr* paa c. 11° 00' N. 63° 48' W. er nedlagt.
2460. Cuba. Bahia Banes. Oplysning om Grunde.  
(N. t. M. Nr. 30/1937. Washington 1939.)  
Grunden ud for *Punta Penasco* har udvidet sig SE. efter og Grunden ud for *Punta Fuerte* har udvidet sig længere E. og NW. efter end angivet i Kortet.  
c. 20° 53' N. 75° 39' W.
2461. Brasilien. Baia de Guanabara. Lage Fyr. Flammens Højde.  
(A. a. N. Nr. 13/62. Rio de Janeiro 1939.)  
Flammens Højde i *Lage Fyr* paa c. 22° 56' S. 43° 09' W. er 13 m.
2462. Brasilien. Victoria Fyr. Oplysning om Fyr.  
(A. a. N. Nr. 13/63. Rio de Janeiro 1939.)  
*Victoria Fyr* paa c. 23° 45' S. 45° 00' W. er synligt i Pejlinger fra 137° til 353°.
2463. (T). Uruguay. Rio de la Plata. La Panela. Taagesignal midlertidig forandret.  
(B. a. Z. Nr. 186/2431. 's-Gravenhage 1939.)  
Taagesignalet med Taagehorn ved *La Panela Fyr* paa c. 34° 55' S. 56° 27' W. er midlertidig erstattet med et Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 8<sup>s</sup>.
2464. Ecuador. Atacames Reef NW. Oplysning om Dybde.  
(N. f. S. Nr. 25/2591. Berlin 1939.)  
Nedennævnte Dybder er fundet paa vedføjede Steder:  
a. 34 m — c. 1° 08',<sub>2</sub> N. 80° 00',<sub>5</sub> W.  
b. 27 m — c. 1° 07',<sub>1</sub> N. 80° 01',<sub>5</sub> W.  
c. 25 m — c. 1° 06',<sub>1</sub> N. 80° 01',<sub>3</sub> W.  
d. 29 m — c. 1° 04',<sub>2</sub> N. 80° 02',<sub>5</sub> W.
2465. Mexiko W.-Kyst. Nedre Californien. Cap Pulmo. Rev strækker længere ud.  
(N. t. M. Nr. 28/1818. Washington 1939.)  
Et Motorskib paa 121 Tons rapporterer, at Revet ud for *Cape Pulmo* strækker sig længere ud end angivet i Kortet. Skibet rundede i en Afstand af en god Sømil fra Kysten og tørnede et Skær, hvorved Kølen blev beskadiget.  
c. 23° 26' N. 109° 24' W.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2466. (T). Italien. Genua Bugt. Capo di Vado. Skydeøvelser. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1736. London 1939.)  
I Tiden indtil den 25. September 1939 vil der daglig fra Kl. 0600—1000 og fra Kl. 1600—1900 blive afholdt Skydeøvelser af hvilken Grund Omraadet i en Sektor med en Radius af 2,2 Sm og med Centrum i *Capo di Vado* Fyr mellem Pejlingerne 233° og 344° af nævnte Fyr vil være farligt for Sejladsen.  
*Capo di Vado* Fyr: c. 44° 15' N. 8° 27' E.
2467. Italien W.-Kyst. Messina Stræde. Villa San Giovanni. Fyrbelysning forandret.  
(N. f. S. Nr. 25/2558. Berlin 1939.)  
1. Det grønne faste Fyr paa Hovedet af W.-Molen paa c. 38° 13',1 N. 15° 37',9 E. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11,5 m. Synsvidde: 9 Sm. Stentaarn paa et lille Hus.  
2. Det grønne Blinkfyr c. 110 m fra Molehovedet er slukket.
2468. Sicilien W.-Kyst. Isola Marettimo. Oplysning om Fyr.  
(N. f. S. Nr. 25/2558. Berlin 1939.)  
Nedennævnte Fyr har nu en Synsvidde, som følger:  
a. *Marettimo* paa c. 37° 58',0 N. 12° 04',5 E. — 10 Sm.  
b. *Punta S. Simone* paa c. 37° 57',9 N. 12° 04',5 E. — 8 Sm.
2469. Sicilien E.-Kyst. Augusta. Oplysning om Ledefyr.  
(N. f. S. Nr. 25/2557. Berlin 1939.)  
1. Følgende nye Ledefyr er tændt:  
a. Forfyr. Hvidt Lys med En-Formørkelse hver 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 15 Sm. Sort- og hvidtneret Baake. Synligt i Pejlingen fra 247° til 299°. c. 37° 11',9 N. 15° 11',2 E., 0,36 Sm 184° fra *Punta Cantara* Forfyr.  
b. Bagfyr. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>. Synsvidde: 18 Sm. Sort- og hvidtneret Baake. Synligt i Pejlinger fra 245° til 301°. 1,55 Sm 274° fra (a). Fyrene er overet i Pejling 274°.  
2. Ledefyrene *Punta Cantara* (Forfyr) og *Dromo* (Bagfyr) er slukket.
2470. (T). Jugoslavien. Planina Kaual. Konj Rock. Fyr midlertidig slukket.  
(N. f. S. Nr. 25/2560. Berlin 1939.)  
*Konj Rock* Fyr paa c. 44° 25',2 N. 15° 12',8 E. er for Tiden slukket.
2471. Jugoslavien. Pokonjidol Island. Fyr forandret.  
(O. z. P. Nr. 8/206. Split 1939.)  
*Pokonjidol* røde faste Fyr paa c. 43° 09' N. 16° 27' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 4<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm.
2472. Jugoslavien. Velaluka. Kamenjak Island. Fyr forandret.  
(O. z. P. Nr. 8/205. Split 1939.)  
*Kamenjak* Fyr paa c. 42° 58' N. 16° 40' E. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.
2473. Jugoslavien. Lirica Island. Fyr forandret.  
(O. z. P. Nr. 8/204. Split 1939.)  
*Lirica* Fyr paa c. 42° 52' N. 17° 27' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 4<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>.
2474. Albanien. Santa Quaranta Bugt. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1746. London 1939.)  
En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er udlagt tæt SE. for *Quaranta Rock* paa c. 39° 52' N. 20° 01' E., 0,4 Sm 162° fra *Santa Quaranta* Fyr.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2475. (T). Bengalske Bugt. The Sandheads. Mutlah Fyrskib midlertidig inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1738. London 1939.)  
Fyrskibet *Mutlah* paa c. 20° 57' N. 88° 35' E. er for Tiden inddraget.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2476. Sunda Øerne. Bali SW.-Kyst. Poeloekan. Landmærke forsvundet.  
(N. f. S. Nr. 31/3246. Berlin 1939.)  
Det kendelige Hus paa c.  $8^{\circ} 25',4$  S.  $114^{\circ} 49',0$  E. eksisterer ikke mere.
2477. Korea SW.-Kyst. Sho Kokuzan To (Ross Island). Radiofyr oprettet.  
(N. t. M. Nr. 1720. London 1939.)  
Ved Sho Kokuzan To Fyr paa c.  $34^{\circ} 06'$  N.  $125^{\circ} 06'$  E. er oprettet et Radiofyr.  
Kaldesignal: JSO 2. Radiofrekvens: 300 kc/s (1000 m). Type: A 2. Signalet er:  
Bogstaverne KY i 1 Min. hver 3 Min.  
Signalet afgives i de sidste 10 Min. af hver Time i Tiden fra Solopgang til Solnedgang. (Nattjeneste, naar det er paakrævet). Der holdes Vagt ved Radiofrekvens 500 kc/s (600 m), Type A 2, B.  
Normal Rækkevidde: c. 130 Sm.
2478. Japan. Naikai. Taino Uchi. Skær.  
(N. t. M. Nr. 1739. London 1939.)  
Et Skær med 3,7 m Vand er fundet paa  $34^{\circ} 07' 45''$  N.  $132^{\circ} 32' 40''$  E.
2479. New Zealand. North Island. Whangaruru Harbour. Oplysning om Grunde og Afmærkning.  
(N. t. M. Nr. 1722. London 1939.)  
1. Nedennævnte Grunde ligger i vedføjede Afstande og Retninger fra Grove Point Observationssted, der er beliggende paa  $35^{\circ} 23' 30''$  S.  $174^{\circ} 21' 20''$  E.:  
a. 8,2 m (Klippe) — 1,03 Sm  $126^{\circ}$ .  
b. 6,9 m (Klippe) — 1,05 Sm  $123^{\circ}$ .  
c. 8,7 m (Klippe) — 1,42 Sm  $139^{\circ}$ .  
d. 4,6 m — 1,10 Sm  $173^{\circ}$ .  
2. Den røde Spidstønde ved Hongiao Rock, c. 1 Sm  $338^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Observationssted, findes ikke mere.
2480. New Zealand. North Island. Ngunguru Bugt. Oplysning om Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1722. London 1939.)  
1. Et Skær, der ved Lavvande rager c. 1 m over Vandet, ligger paa  $35^{\circ} 42' 25''$  S  $174^{\circ} 33' 10''$  E.  
2. Nedennævnte Grunde ligger i vedføjede Afstande og Retninger fra (1):  
a. 5,5 m (Klippe) — 0,9 Sm  $290^{\circ}$ .  
b. 9,1 m (Klippe) — 0,75 Sm  $309^{\circ}$ .  
c. 6,9 m (Klippe) — 3,6 Sm  $346^{\circ}$ .

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2481. Danmark. Bekendtgørelse om Lodstvang ved Sejlads mellem Stige og Odense.  
Marineministeriet har under den 4. August d. A. udstedt „Bekendtgørelse om Lodstvang ved Sejlads mellem Stige og Odense“.  
Med Henhold til Lov Nr. 131 om Lodsvæsenet af 17. April 1916 paabydes Lodstvang ved Sejlads i Odense Kanal paa Strækningen mellem Stige og Odense inderste Havnebassiner for Skibe paa 100 Br. Reg. Tons og derover saavel for Indgaaende som for Udgaaende.  
Skibe, som er hjemskrevne i Odense eller i hvilke Odense Bys Borgere er Redere for mere end Halvparten, er dog undtagne.  
Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Oktober 1939.  
(Danske Lods II, Side 195. Havnelods, Side 159.)
2482. Forenede Stater i Nord-Amerika. Signaler fra Undervandsbaade i Nød eller hurtig Uddykning.  
(N. t. M. Nr. 28/1801. Washington 1939.)  
Amerikanske Undervandsbaade afgiver følgende Signaler:  
a. En Undervandsbaad, der kræver Assistance, en rød Røgbombe.  
b. En Undervandsbaad, der er nødsaget til at uddykke i Nærheden af et Overfladeskib, en gul Røgbombe.  
Overfladeskibe skal holde godt klar af den gule Røgbombe.

**2483. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.**

(N. t. M. Nr. 1767. London 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/2321 1939 er indtil videre paa Grund af Isforholdene Rute C for E.-gaaende forandret til at skære Meridianen 49° W. paa 41° N. og for W.-gaaende at skære Meridianen 49° paa 42° N.

(E. f. S. Nr. 31/2321 1939.)

**2484. Spanien E.-Kyst. Minefare. Advarsel.**

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det danske Gesandtskab i Spanien modtaget Underretning om, at det spanske Instituto y Observatorio de Marina fastholder, at spanske Territorialfarvande mellem Cabo Gata og den franske Middelhavsgrænse ikke kan betegnes som komplet minefri. Endvidere er Havneindsejlingen gennem Rosabugten endnu ikke rensat for Miner.

(E. f. S. Nr. 28/2110 1939.)

---

## Tillæg.

**I. Østersøen.****2485. Danmark. Bornholm. Hammeren Fyr forandret.**

Hammeren Fyr paa c. 55° 17' N. 14° 46' E. er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 12<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 29/2115 1939. Kort Nr. 188, 189, 181 og 180. Danske Lods, Side 426. Fyr-Fort. Nr. 528.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2486. Danmark. Sundet. Kronborg Fyr. Taagesignal sættes ikke ud af Virksomhed.**

E. f. S. Nr. 30/2217 1939 annulleres, idet den deri omtalte midlertidige Standsning af Taagesignalet ved Kronborg Fyr ikke vil finde Sted.

c. 56° 02' N. 12° 38' E.

**2487. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 14. August d. A. af den gravede Rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk, fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 5,4 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 52' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.

(E. f. S. Nr. 29/2131 1939.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****2488. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Vejro. Baake opført.**

Til Brug ved Pladsbestemmelse er paa Vejro paa 55° 56' 53" N. 10° 45' 50" E. opført en sort Stangbaake med sort Ballon paa Toppen. Baakens Højde over Jorden er 10 m og over Vandet c. 34 m.

(E. f. S. Nr. 30/2224 1939. Kort Nr. 112, 103, 100, 125 og 180. Danske Lods II, Side 176. Søm.-Fort., Side 35, Nr. 9 a.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet  
**SKANDINAVIA**  
Stiftet 1899  
Aktiekapital 8. Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





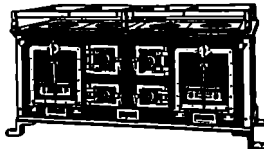


### Medlemsliste

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.«.  
 Det Forenede Bugerselskab, A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Holland«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 J. Lauritzen.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

### BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630



Brug **Holzappel's**  
**International**  
skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon : 9246

Telegramadr. :  
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

### L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

St. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

### FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -  
 Brasilien - Nordafrika - Italien -  
 Spanien - Portugal - Frankrig -  
 Belgien - Tyskland - Storbritannien -  
 Island - Norge - Sverige - Danmark -  
 Lolland - Litauen - Estland -



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 34

TORS DAG 24. AUGUST 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DET BLIVER SVÆRERE OG SVÆRERE

Skibsfarten som et internationalt Erhverv faar det Sværere og sværere. De nationalistiske Tendenser bliver mere og mere fremherskende, og blandt de mange Eksempler, vi har herpaa, skal blot anføres nedenstaaende, fra Australien, fra Sydafrika og fra Italien. De taler alle deres tydelige Sprog og behøver ingen nærmere Kommentarer:

#### *Australien og Skibsbygningen.*

Som tidligere meddelt har ogsaa Australien nu fundet det formaalstjenligt at indføre Subsidiar til sin Skibsfart. Selv om det ikke er store Beløb, det drejer sig om, er Tendensen tydelig nok.

Iøvrigt maa det huskes, at der i de senere Aar har været megen Agitation for en kunstig Stimulering af Skibsbygningen i Australien. Dens Fortalere er blevet opmuntret af den nye Tendens, der er i Tiden til at kaste økonomiske Argumenter over Bord og koncentrere sig om de politiske og nationale Udsigter for det paagældende Erhverv, altsaa en meget farlig Fremgangsmaade, som vi desværre har uhyggeligt mange, nærliggende Eksempler paa, hvad fører til.

Det er saaledes blevet hævdet, at den store Udstrækning af Australiens Kystlinie gør det nødvendigt, at Krigsskibe kunde blive bygget og repareret i australske Havne i Tilfælde af Krig, uden Hensyn til de formodede Omkostninger ved deres Etablering og Vanskelighederne ved at finde eller oplære Personel dertil.

Sidste Aar lod Regeringen foretage en Undersøgelse af Forholdene og lovede hurtigt Svar til dem, der propagerede for det. Svaret foreligger nu i Form af en Koncession, som dog er af problematisk Værdi: Et Skibsbygningsfond skabes og til det betaales aarlig 50,000 australske Lstr. i de næste tre Aar, saaledes som vi omtalte i vort sidste Nummer. Bortset fra, at Principet om Subsidiar under enhver Form er uønskelig og maa betragtes som yderst uheldigt, synes man efter denne Plan at ville gaa noget beskedent frem, saa meget mere som der samtidig offentliggjordes et Dekret om Afskaffelse af Importtolden paa australske Skibe. Denne Afgift, der gik op til 42½ pCt., var indført for at opmuntre Landets Skibsbygning. Ikke overraskende finder man det nu som værende »ikke af national Interesse«. Samtidig bliver Afgiften paa fremmede Skibe reduceret fra 80 til 15 pCt. Der er bygget forskellige Baade i England for australske Redere, og der er ingen Tvivl om, at disse Redere vil fortsætte med at placere deres Ordre paa Værfter, som de i enhver Henseende er tilfreds med. Hvis deres Mening blev spurgt, vil det vise sig, at der i deres Krese — og det er dog de afgørende — var meget lidt Begejstring for den australske Skibsbygningskampagne.

#### *Sydafrikas Skibsfart —*

I hver eneste af de engelske Dominioner finder den nationale Aand forskelligt Udtryk. I Sydafrika, hvor Producenter og Konsumenter har en af de mest virksomhedsfulde Kystfarer i Verden, er der nu Tale om at reservere denne Fart til Skibe ejet, bemanded og drevet i den sydafrikanske Union selv. Forslagene herom har taget mere eller mindre fast Form. Hvis Regeringen er villig til at samarbejde, er et Rederi pa-

rat til at starte en regelmæssig Fart paa Vestkysten som en Begyndelse, og »britiske og andre Skibe bliver advaret mod at vise sig her.«! Man har først og fremmest Tro paa Fragtforretningen, men der skulde ogsaa medføres Passagerer. I Øjeblikket har Sydafrika kun omkring 20 smaa Skibe som løber mellem Sydafrikas og Sydvest-Afrikas Havne, og de er langt fra allesammen moderne og virksomhedsfulde. Alle de sædvanlige Argumenter frembringes overfor Regeringen af adskillige Politikere, som er til Grund for en Lovgivning om Kystfarten paa det ovennævnte Grundlag. De slaar paa Nødvendigheden af at skaffe Arbejde til Landets Befolkning og især gør de opmærksom paa, at over 500 unge og yngre Sydafrikanere, der har kvalificeret sig gennem en Uddannelse paa Skoleskibet »General Botha« har maattet søge Arbejde andetsteds, fordi der ingen Brug var for dem paa Skibene i deres eget Land.

England maa saaledes ogsaa regne med Konkurrence og forskellige Ubehageligheder fra denne Kant.

#### *»Ship Italian« Kampagne*

Det stadig stærkere nationalistiske »Ship —« og saa Landets Navn har givet sig drastiske Udtryk nu og da, og i sidste Nummer af Fairplay meddelte forskellige meget interessante Enkeltheder om en »Ship Italian« Kampagne, der fortjener at blive kendt i videre Krese.

»Fairplay« bringer i Oversættelse et Cirkulære, hvoraf det fremgaar, at ikke blot betaler Staten Subsidiar, men Fascistpartiet tager et lille »Nap« med ogsaa. Det synes at være Formaalet saa vidt muligt at forhindre Transport af Import- eller Eksportvarer med fremmede Skibe, og det hedder bl. a. i Skrivelserne:

Prot. No. 15954/1112

Napoli, 4.—6.—1939.  
Piazza dei Martini 58 XVII.

Til

Exportører og Fabrikanten i Provinsen Napoli.

I Henhold til Instruktions modtaget fra den Centrale Romske Fascist Organisation af Fabrikanten, gør vi Dem opmærksom paa det tilraadelige i, for at fremme vor Handelsflaades gode Navn og for at undgaa ugunstig Udvikling med Hensyn til vor Handelsbalance, at man foretrækker Skibe med italiensk Flag til Transport af Varer enten fremstillet eller solgt af Dem.

Med det for Øje vil det være nødvendigt for Deres Vedkommende at holde Dem i Kontakt med italienske Redere angaaende de Transporter, der skal afskibes med mere eller mindre regelmæssige Mellemrum og at indføre i Køb- og Salg-Kontrakten, som De affatter med fremmede Købere c.i.f. Klausulen i Stedet for f.o.b.

Vi beder Dem sende os en kort Meddelelse om, at De vil følge disse Anvisninger, og er der ellers noget, De ønsker Oplysninger om, hvad enten det er vedrørende noget rent ubetydeligt eller noget mere permanent, er vi taknemlig for at modtage Forespørgsler, ligesom vi gerne modtager Oplysninger og Forslag osv.

Brev fra Minori Agenturet af Tirrenia Societa Anonima di Navigazione, Napoli til Eksportørerne i Distrikterne Maiori og Minori og Præsidenten for Fascist Frugtdyrkeres Federation i Salerno:

Vi refererer til de favorable Betingelser, der fornylig er blevet tilbudt af Selskabet »Terrenia«s Skibe, der anløber Maiori og Minori som sidste eller næsts sidste Anløbshavn i Italien.

Vi gør opmærksom paa den Præference, der, paa lige Betingelse, maa gives det italienske Flag. Vi accepterer med Støllhed og i fuldkommen »Fascist Stil« de Breve, Il Duce udsteder med Hensyn til Autarki.

Det er nødvendigt at forhindre, at Guld fra den italienske Statskasse forlader Italien for at fodre — og gøre fede — fremmede Skibsredere. Desuden staar vore Skibe, med Hensyn til Fart, med Hensyn til Rute, med Hensyn

til Udstyr paa Intel Punkt tilbage for udenlandske Skibe. Ilvis De foretrækker fremmede Skibe for italienske, vil De svigte Deres Pligt som Fascist, og De vil gaa imod den udtrykkelige Ordre udstedt i National Fascist Federation af 31. Maj 1939 XVII. No. 4650.

Vi er sikre paa, at De forstaar Deres Forpligtelser dertil, og at De under alle Betingelser i Fremtiden vil støtte det italienske Flag.

Minori Agenturet for »Tirrenia«.

Oversættelse af Cirkulæret fra

National Fascist Institutet for Udenrigshandel.

No. 51266.

Transport Kontoret, Rom.

#### Farten paa Nordeuropa.

Det er kommet til vor Kundskab, at i Februar og Marts 1939 har Deres Firma afsendt Varer til Havne i Nordeuropa med fremmede Skibe, som angivet paa medfølgende Liste.

Manglen paa Forbindelser som Italian Shipping Co. har paa Pladser er velkendt, og med Hensyn til den Tonnage, der er beskæftiget, kan det siges, at den ikke tilfredsstiller Behovet.

Nu skal det imidlertid meddeles, at det nævnte Selskab gør sig de største Anstrengelser for at imødekomme alle Afskiberes Krav og har bestilt en Række nye Skibe til Anvendelse i nær Fremtid.

Af Interesse for fremmed Valuta, saavel som af Hensyn til det nationale Samarbejde er det nødvendigt at støtte disse Bestræbelser saa meget som muligt. — osv.

Iøvrigt kan det have sin Interesse at minde om, at følgende italienske Subsidier allerede ydes:

Societa Italia, 14,200,000 Lire aarlig, skal forøges til 15,000,000 fra 1. Januar 1941.

Lloyd Triestino 109,000,000 Lire aarlig, reduceret til 95,000,000 Lire fra 1. Marts 1939.

Tirrenia 86,000,000 Lire, skal reduceres til 83,000,000 Lire 1. Januar 1941.

Adriatica 48,045,000 Lire.

Det skal blot tilføjes, at der foreligger et Utal af saadanne Skrivelser, alle med samme Tendens og delvis samme Indhold, og endvidere, at Tirrenia Selskabet, der sejler fra Havne i det vestlige Middelhav ud til Gibraltar og Nordeuropas Havne, har modtaget Subsidier paa 83,000,000 Lire om Aaret, og at disse ydes foreløbig for 20 Aar!

#### TYSKLANDS HANDELSFLAADE

Hamburg—Amerika—Linien's Præsident, Dr. Hoffmann, har forleden udtalt sig om den tyske Handelsflaades Stilling.

Præsidenten udtalte, at de tyske Nybygninger i de sidste 7 Aar ligger langt tilbage for, hvad Handelsmarinen trænger til. 70 pCt. af den tyske Handelsflaade er over 10 Aar gammel. Dermed er den tyske Handelsflaade bragt i den uheldige Situation, siger Dr. Hoffmann, at den ikke kan konkurrere med de talrige Nybygninger, som Udlandet i det samme Tidsrum har skaffet sig. Det værste er dog, at Tyskernes egen økonomiske Politik systematisk har trængt Landets egen Handelsflaade i Baggrunden. De tyske Værfter bliver tvunget til først og fremmest at bygge for udenlandsk Regning, for derved at bringe udenlandsk Valuta til Landet, og tyske Ordre bliver udsat, idet Leverancer til Udlandet af før nævnte Grunde bliver anset som vigtigere.

Nu maa de tyske Rederier forlange, at de tyske Værfter i hvert Fald vil tilstaa dem en vis fastsat Kvota af deres Byggekapacitet for at kunne erstatte gammel Tonnage. Det er jo ikke første Gang, disse Ønsker fremsættes, men Spørgsmaalet er selvfølgelig, hvor stort et Hensyn der tages til dem.

#### ENGELSK RØST OM SUBSIDIERNE

At det ikke er lutter Glæde, der demonstrerer sig i England over de nye Subsidielove, har vi allerede anført Beviser paa. Efterhaanden som Tiden gaar, bliver Kritiken stadig skarpere fra visse Sider, og det er ejendommeligt at lægge Mærke til, hvor

lavse Fortalerne er blevet. Den engelske Fagpresse har bragt adskillige Angreb paa hele Subsidielovgivningen, og nu ser vi, at det ansete Fagtidsskrift *The Motor Ship* beskæftiger sig med Subsidie-Spørgsmaalet og simpelthen henstiller til Rederne hurtigst muligt at gøre sig fri af alle Subsidier. Bladet gør opmærksom paa, at under Behandlingen af Sagen i Parlamentet rejstes der fra Arbejderpartiets Side Krav om Kontrol med de Rederier, der faar Statsstøtte, og man kan være forvissat om, at faar Arbejderpartiet Flertal, skal den statsunderstøttede Del af den britiske Handelsflaade nok komme under Kontrol.

Bladet beskæftiger sig videre med den Paastand, at de britiske Redere maa have Støtte for at klare sig i Kampen mod de uærlige Metoder, udenlandske Konkurrenter betjener sig af. Ilvis dette Argument er rigtigt, skriver Bladet, maatte de skandinaviske og hollandske Redere ogsaa lide under denne Konkurrence, men disse Landes Redere synes tværtimod at drive deres Skibsfart med en vis Sukces. Forklaringen herpaa er, udtaler Bladet i denne Forbindelse, i stor Udstrækning den, at disse Landes Redere benytter sig af Motorskibe af højeste Effektivitet.

#### TRAMPFRAGTMARKEDETS FØRSTE HALVAAR

Trampfragtmarkedets Udvikling i første Halvdel af 1939 var absolut ikke egnet til at vække Tilfredshed. Fragtudviklingen kan i det store og hele angives som en Fortsættelse af den Nedgang, som tog sin Begyndelse i Efteraaret 1937, kun afbrudt af en kortere Forbedring, da den politiske Krise særligt skærpedes. Det er maaske det samme, vi ser nu.

Gennemsnitstallet af Maanedes-Indexet fra Januar—Juni viser for indeværende Aar, i Henhold til Lloyds Liste, en Forringelse paa 8 pCt. sammenlignet med i Fjor og 22 pCt. sammenlignet med 1937.

Gennemsnitstallet Januar—Juni  
(1923 = 100)

	1937	1938	1939
Europa . . . . .	115.9	86.8	84.2
N. Amerika . . . . .	100.6	97.1	96.0
S. Amerika . . . . .	105.3	97.4	79.9
Ostindien etc. . . . .	132.1	100.7	92.2
Pacific, etc. . . . .	98.2	86.9	80.7
	110.4	93.8	86.6

Kornet spillede kun en ringe Rolle for Fragten, der viser sig ogsaa en markeret Tendens til Formindskelse af den sædvanlige Margin mellem Korn paa den ene Side og Kul og »øvrige« Laster paa den anden, skal først til Slut vise særlig Svaghed. I det sidste Høstaar indtraf en drastisk Forandring i Hvedesituationen. Den rigelige Tilgang og ikke mindst de store Lagre i Europa foranledigede Importørerne til, bortset fra en kort Periode, at gøre Forretninger saa at sige paa Dage, til Skade for Transporten. Skibningen af Majs gik træt af fler Aarsager.

Kul og »øvrige« Fragt viste til en Tid en vis Fasthed. Forklaringen herpaa turde være den vekslende Beskæftigelse, som havde sin Grund i øget Behov af Raavarer, især Malm. Der maa ogsaa tages Hensyn til, at et stort Antal Skibe var oplagt i de første fire Maaneder, og de kunde ellers have presset de udgaaende Fragter ned. Det bør maaske ligeledes fremhæves, at da Situationen i La Plata klarede op, indtraadte en udpræget Svaghed i de udgaaende Fragter.

Vanskelighederne i La Plata førte i Marts til en Reduktion paa 20 pCt. i Minimumsraterne, hvorefter fulgte mindre Fald i de hjemgaaende Fragter til Golfi og Australien. Denne Ændring i Basis-Raterne genspejles i det, i Forhold til de øvrige Grupper stærke Fald, der ramte Fragtkurven fra Sydamerika. Andre bemærkelsesværdige Træk er Stabiliteten i Kurven for Nordamerika, hvor Jern og vestindisk Suk-

ker gav den almindelige Beskæftigelse den kortvarige Stigning og Nedgang fra Ostindien, hvilket var en Følge af den i Almindelighed rige Efterspørgsel og den Tonnageknaphed, som fremtraadte ved hver Forøgelse af Ordrelilgange, samt den relativt bedre Situation indenfor Europagruppen, hvortil en stadig Malmbefordring bidrog.

Tager man i Betragtning den »Nervekrig«, som Verden for Tiden gennemgaar, og de raadende dystre Udsigter, tegner Fremtiden sig unægtelig alt andet end lys.

### TRÆLAST-KVOTAEN

For kort Tid siden holdt den europæiske Tømmer-Eksport-Konvention (E. T. E. C.) Møde i Stockholm for at fastsætte Eksportkvotaerne for 1939. Mødet fik et ret bevæget Forløb, og det Resultat, man efter lange Forhandlinger kom til, holdtes hemmeligt, da man forinden Offentliggørelsen af Beslutningerne ønskede disse ratificeret af de enkelte Lande.

*Dette er nu sket, og forleden forelaa saa den officielle Meddelelse om, at Kvotaen for Trælast-Eksport vil blive forhøjet med 10 pCt. til i alt 3,193,520 Standard. En Standard er 165 eng. Kubikfod Træ, og Forøgelsen — 290,320 Standard — udgør altsaa i alt 47,9 Mill. Kubikfod.*

Den skete Forhøjelse kan ikke siges at være kommet uventet for de interesserede Krese, da man var indstillet paa, at E. T. E. C. ønskede at holde Prissvingningerne inden for saa snævre Grænser som muligt. Finland, der er den største Eksportør blandt Konventionens Medlemmer, havde indtil Midten af Juli solgt omtrent 665,000 Standard af sin samlede Aarskvota paa 804,000, og Sverige, hvis samlede Kvota for Aaret var ansat til 656,000 Standard, havde indtil Midten af Juli afsat omtrent 600,000. Det gælder i øvrigt ogsaa for Rusland, at langt den største Del af Aarets Kvota er afsat, og hvad de største *Aftagere*, Englænderne, angaar, da er Lagrene her i Løbet af Aaret svundet ind fra 880,000 til 550,000 Standard.

Kvota-Forhøjelsen, som nu er vedtaget, skulde efter Sagkyndiges Mening være i Stand til at hindre yderligere Prisstigning paa Trælastmarkedet, men det er langt fra givet, at de forskellige Lande er i Stand til at sætte Eksporten 10 pCt. op.

### SKIBSFARTEN PAA FÆRØERNE I AARET 1938

Paa Grundlag af de til Det statistiske Departement kvartalsvis indsendte skibsfartstatistiske Blanketter fra Færøerne har man udarbejdet en Oversigt over Skibsfarten mellem Færøerne og det øvrige Danmark og Udlandet i 1938.

*Skibsfarten paa Færøerne, fraregnet Fiskerfartøjer, kvartalsvis i 1937—1938.*

		Ialt		Heraf i Rutefart	
		Antal	Reg. Tons	Antal	Reg. Tons
1937		Skibe	netto	Skibe	netto
Januar	Kvartal	40	30,757	28	23,528
April	—	44	30,203	30	23,840
Juli	—	41	27,583	21	18,762
Oktober	—	37	28,035	23	20,278
Hele Aaret . . .		162	116,578	102	86,408
1938					
Januar	Kvartal	41	32,945	24	21,368
April	—	48	34,000	27	23,517
Juli	—	59	38,775	29	25,264
Oktober	—	43	32,797	23	20,278
Hele Aaret . . .		191	138,517	103	90,427

Der er ikke som i den øvrige danske Skibsfarts-

statistik anført nogen Deling efter Skibenes Art, da der bortset fra Fiskerfartøjer kun ganske undtagelsesvis sker Anløb af Sejlskibe eller Sejlskibe med Hjælpe-motor. Enkelte Anløb, saaledes Inspektions-skibe, Skoleskibe, Turistskibe m. m. er udeladt.

I hele Aaret 1938 blev Færøerne anløbet af 191 Skibe paa 139,000 Reg. Tons netto mod 162 Skibe paa 117,000 Reg. T. i 1937. I 1938 var 103 Skibe paa 90,000 Reg. T. Anløb i Rutefart, hvilket er godt Halvdelen af Anløbene og ca.  $\frac{2}{3}$  af Tonnagen i den samlede Fart.

Forbindelsen, hvad Sejladshyppigheden angaar, er omtrent ens for det øvrige Danmark, fraregnet Grønland, og for hvert af Landene Island, Norge og England; derimod er Skibenes samlede Tonnage noget mindre for Norge og England. Fra det øvrige Danmark er indgaaet 45 Skibe med 34,000 Reg. T., fra Island 43 Skibe med 39,000 Reg. T., fra Norge 42 Skibe med 29,000 Reg. T. og fra England 41 Skibe med 22,000 Reg. T., og der er til de fire Lande udgaaet henholdsvis 38,000, 39,000, 26,000 og 17,000 Reg. T. Forbindelsen med det øvrige Danmark og med Island foregaar ganske overvejende med Ruteskibene.

Endvidere fremgaar det af Skibenes Nationalitetsfordeling, at norske Skibe udfører omkring Halvdelen af Farten paa Færøerne, og færøske og øvrige danske Skibe Størsteparten af den anden Halvdel.

Der foreligger endvidere Indberetning om Anløb i færøske Havne af Fiskerfartøjer, som ikke er hjemmehørende paa Færøerne, medens der ikke indsendes Oplysninger om færøske Fiskerfartøjer.

Der foregaar i hvert Kvartal gennemsnitlig godt 200 saadanne Besøg. I hele Aaret 1938 ankom 865 Fartøjer paa tilsammen 72,000 Reg. T., hvoraf 562 paa 58,000 Reg. T. var engelske og 303 paa 14,000 Reg. T. var af andre Nationaliteter, hovedsagelig danske og norske. Det vil ses, at Gennemsnitsstørrelsen er langt større for de engelske Fartøjer end for de øvrige. I 1937 ankom 828 Fiskerfartøjer paa 74,000 Reg. Tons.

### JAPANS SKIBSFART OG SKIBSBYGNING

(Fortsat).

Efter hvad Bladene har meddelt, er man i Skibsfartskredse gaaet ind paa at organisere en frivillig Kontrol gennem Dannelsen af the Maritime Transportation Voluntary Control Committee, der har nedsat 3 Underkomitéer, som skal beskæftige sig henholdsvis med Kontrollen af Fragtsatser, Fordeling af Tonnage og Chartersatser; men om dette i det lange Løb vil være tilstrækkeligt er tvivlsomt, og der er Grund til at antage, at Udviklingen gaar i Retning af en stadig stærkere Kontrol fra Statens Side med Skibsfartserhvervet.

Der hersker utvivlsomt for Tiden en Knaphed paa Tonnage, hvilket navnlig skal være Tilfældet i Nærtrafikken mellem Japan og Kontinentet, og for i nogen Grad at afhjælpe dette har Regeringen bestemt endnu et Aar at udsætte Ophugningen af Skibe, der ellers ifølge Programmet skulde have været ophugget iaar. Det drejer sig om 9 gamle Skibe til en samlet Tonnage af ca. 36.000 Tons. Alligevel har dette ikke kunnet afhjælpe Manglen paa indenlandsk Tonnage, og udenlandske Skibe har derfor maattet chartres til Befragtning af Salt og Mineralier, som ellers skulde have været forbeholdt japanske Skibe.

Til Belysning af den Stigning, der har fundet Sted i Skibsbygningsomkostningerne, kan henvises til nedenstaaende af Kommunikationsministeriet udarbejdede Oversigt over Bygningspriser pr. Ton (for Standard Fragtbaade paa 7,500 Tons) henholdsvis i England og Japan:

England		Japan		England		Japan	
1928	Yen 94	Yen 120	1934	Yen 144	Yen 142		
1929	93	120	1935	164	160		
1930	89	90	1936	178	215		
1931	75	90	1937	246	285		
1932	122	90	1938	246	285		
1933	142	120	1939	246	350		

Til Trods for denne betydelige Prisstigning er der i indeværende Aar i Tiden fra 1. Januar til Medio Maj tilgaaet japanske Skibsværfter meget betydelige Ordre. Kontrakter er afsluttede for Bygning af 91 Skibe til samlet Tonnage af 417.170 Tons, hvilket i Sammenligning med Ordrene for samme Tidsrum ifjor er en Stigning paa 41 Skibe og over 67,000 Tons. Næsten alle disse Ordre drejer sig om Skibe med »reciprocal engines«, hvilket er i Modsætning til tidligere Aar, hvor Diesel Motoren har været meget efterspurgt. Dette Forhold kan formentlig tilskrives den stigende Knaphed paa Olie, der i overvejende Grad maa købes for udenlandsk Valuta, medens Kullene er at faa indenfor Yen-bloc Landene. Bestillingerne er fortrinsvis paa mindre Skibe af Standard Typer, saaledes 42 Skibe paa 2.800 Tons og 29 paa 4.200 Tons, det vil sige Skibe, der vil være særlig anvendelige i Kystfarten og Sejladsen paa Kina og de kinesiske Floder.

Ifølge Bladene bestaar der blandt Skibsejerne et stærkt Ønske om at importere udenlandske Skibe. Der skal til Kommunikationsministeriet være ind-

sendt Ansøgning om Import af 20 Skibe til mere end 100.000 Tons, men Ministeriet synes hidindtil ikke stemt for at bevilge disse Ansøgninger.

Det overvældende Antal Ordre paa nye Skibe, der er afgivet i den senere Tid, uanset den store Stigning i Priserne, har gjort Manglen paa Skibsbygningsmaterialer akut, og Regeringen har derfor set sig nødsaget til at ændre sin Taktik. Medens hidindtil saa at sige alle Ansøgninger om Bygning af nye Skibe er blevet bevilget, og The Funds Accomodation Bureau har været meget liberal med at tilstaa Laan, har Kommunikationsministeriet besluttet ikke at give yderligere Byggetilladelse før en Kontrolplan er udarbejdet om Fordeling af Materialer i Overensstemmelse med Planen om Mobilisering af Materialer, saaledes at Regeringen kan sikre sig, at Bygningen koncentrerer om de mest effektive Skibstyper. En af Grundene hertil angives at være den særlige Situation, der foreligger paa Tankmarkedet, hvor — grundet paa den aftagende Import af Petroleum — ca. 60 — 100.000 Tons af Japans samlede 400.000 Tankskibstonnage befrygtes i nær Fremtid at blive ledig. I saadanne Tilfælde, hvor Bygning i Henhold til den indgaaede Kontrakt skal paabegyndes før 1. September, eller hvor der allerede er sørgt for Tilvejebringelsen af den fornødne Mængde Jern, er Regeringen dog gaaet ind paa at give Byggetilladelse. Det kunde saaledes se ud, som om Manglen paa Materialer vil sinke Virkeliggørelsen af Planerne om Handelsflaadens Forøgelse.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Amerikanske Lasteliniebestemmelser

En den 26. Maj 1939 stadfæstet Lov (Public No. 92 — 76th Congress), indeholdende Ændringer i Lov af 2. Marts 1929, vedrørende ovennævnte, foreligger nu.

Den tidligere Minimumstonnage, 250 Brutto Tons, nedsættes til 150 Tons, hvorefter de amerikanske Bestemmelser kommer til at svare til Bestemmelserne paa dette Omraade i den internationale Lasteliniekonvention.

Det hedder deri:

[Public—No. 92—76th Congress]  
[Chapter 151—1st Session]  
[S. 1583]  
An Act

To amend the Act of March 2, 1929 (45 Stat. 1492), entitled "An Act to establish load lines for American vessels, and for other purposes."

Be it enacted by the Senate and House of Representatives of the United States of America in Congress assembled, That section 1 of the Act of March 2, 1929 (45 Stat. 1492; U.S.C., 1934 edition, title 46, sec. 85), entitled "An Act to establish load lines for American vessels, and for other purposes", is amended to read as follows:

"Load lines are hereby established for the following vessels:

"(a) Merchant vessels of one hundred and fifty gross tons or over, loading at or proceeding to sea from any port or place within the United States or its possessions for a foreign voyage by sea, the Great Lakes excepted.

"(b) Merchant vessels of the United States of one hundred and fifty gross tons or over, loading at or proceeding to sea from any foreign port or place for a voyage by sea, the Great Lakes excepted.

"(c) This Act shall not apply to merchant vessels that are being towed and which are carrying neither cargo nor passengers."

Sec. 2. That section 8 (c) of the Act of March 2, 1929 (45 Stat. 1494; U.S.C., 1934 edition, title 46, sec 85g (c)), is amended to read as follows:

"If any person shall knowingly permit or cause or attempts to cause any vessel subject to this Act and to the regulations established thereunder to depart, or if, being the owner, manager, agent, or master of such vessel, he shall fail to take reasonable care to prevent her from departing from her loading port or place when loading in violation of section 4, or if any person shall knowingly permit or cause or attempt to cause a foreign vessel exempted pursuant to section 5 to depart, or if, being the owner, manager, agent, or master of such vessel, he shall fail to take reasonable care to prevent her from departing from her loading port or place when loaded more deeply than permitted by the laws and regulations of the country to which she belongs, he shall, in respect of each offense,

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

be liable to the United States in a penalty of \$500. The Secretary of Commerce may, in his discretion, remit or mitigate any penalty imposed under this paragraph."

Approved, May 26, 1939.

### The Panama Canal Zone

In order to answer the numerous requests for additional information which have been made concerning the Navigation Regulations as amended by the Governor in Supplement No. 14, June 13, 1939, and particularly concerning Regulation 106-2, *Bills of Health*, the following interpretation is made:

Any vessel on a voyage which includes entry to the Canal Zone shall be required to present consular bill of health from port of departure at which the voyage began and from all subsequent ports touched at before its first arrival at the Canal Zone on that voyage;

If such vessel, on the same voyage and before returning to original port of departure, enters and clears from the Canal Zone and then returns to the Canal Zone within 30 days after clearing therefrom, it will also be required to present consular bill of health from every port visited from time of leaving the Canal Zone to time of return thereto, but if any port is visited more than once within said 30 days, only one consular bill of health will be required from that particular port, but in such cases the consular bill of health will be required covering the last time it touched at that particular port;

If, however, such vessel enters and clears from the Canal Zone and then returns to the Canal Zone on the same voyage more than 30 days from the time it cleared from the Canal Zone on that voyage, it will be required to present consular bills of health only from all ports touched within 30 days prior to time of arrival back at the Canal Zone.

D. P. Curry,

Acting Chief Health Officer.

### Søfartens Bibliotek

Da de danske Søfolk normalt ikke kan nyde godt af den hidtidige statslige og kommunale Biblioteksordning, har Dansk Dampskibsrederiforening taget Initiativet til Oprettelsen af et Søfartens Bibliotek med det Formaal at skaffe Besætningerne om Bord i alle danske Skibe Adgang til Boglaan i Lighed med Landets øvrige Befolkning.

Til at forberede Oprettelsen af dette Bibliotek nedsattes et Udvalg i Oktober f. A., bestaaende af Kommandørkaptajn, Baron N. Juel-Brockdorff, Skibsinpektør, Kaptajn E. Salomonsen, Skibsinpektør, Kaptajn P. K. Nielsen, Sekretær, Kaptajn Th. Petersen og med Skibsreder Knud Lauritzen som Formand.

Der blev derefter rettet Henvendelse til de eksisterende Biblioteker, som hidtil har forsynet visse Mandskabskate-



★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forøgede storpolitiske Spænding har atter lagt en Dæmper paa Aktiviteten paa Fragtmarkedet.

River Plate har været temmelig stille, og Forretningernes Antal indskrænker sig til 3 à 4 Baade, hovedsagelig 5,500 Tonnere for August/September Lastning til Minimalraten; men der er ogsaa sluttet en enkelt Baad for ny Høst til 20/3d. Basis p.p U.K., hvilket er en Præmie paa 3d., og i Øjeblikket er Befragternes Interesse hovedsagelig rettet imod de senere Positioner.

Fra Australien har Aktiviteten været relativ god, og 6/7 Baade blev sluttet for August til Oktober Lastning paa Basis Minimalraterne. Der er stadig en Del Efterspørgsel paa dette Marked, ligesom der synes at blive noget at gøre fra Australien til Indien.

Fra St. Lawrence, Northern Range og Golfen har der ligeledes været bedre Efterspørgsel, og adskillige Baade blev sluttet for August/September Lastning paa Basis af Minimalraterne.

Fra Syafrika viser Befragterne større Interesse for Tonnage for Majs, saavel til U.K.Cont. som til St. Lawrence. Befragterne indikerer 19/- Durban/U.K., og en 8,000 Tonner sluttedes Cape Town/St. Lawrence til 18/-.

De øvrige oversøiske Markeder viste ikke nogen fremtrædende Træk. Scrapjern fra New York til Japan sluttedes til 23/-, og fra Golfen betaltes 24/- paa sædvanlige f.i.o. Betingelser.

Sukker fra Cuba til U.K.Cont. var roligt. Der sluttedes et Par 7,500 Tonnere for September Lastning til 17/6d., hvilket kan gentages. For mindre Tonnage kan der antagelig i Dag opnaas 18/-, maaske 18/6d.

Pacifickystmarkedet var roligt. Der sluttedes et Par engelske Baade paa f.i.o. Betingelser fra Vancouver til U.K. for November/December Lastning til den hævdede Rate af 26/6d., men for tidligere Tonnage indikerer Befragterne kun 25/-. Transpacific Forretning er rolig. Scrap sluttedes til \$4.15 fra Puget Sound til Japan, og fra British Columbia kan placeres en Baad paa omkring 400.000 cbft. for lumber til £6,500. Iøvrigt søges Tonnage for Oktober til Australien, for hvilken Last der indikerer £7,000.— for en Baad paa ca. 500,000 cbft. bale og til Sydafrika, hvor der kan betales £12,000.— for 500,000 cbft. bale Baad.

Østens Markeder er uforandrede. Der er stadig ikke nogen positive Soyabønne Ordre.

Ris fra Saigon er sluttet til 27/- til Bordeaux/Rot-

terdam Range, og det er muligt, at September Tonnage kan faa 27/6d. for lignende Forretning. Fra Saigon og Kolsichang indikeres 30/- til Cuba/Vestindien.

Der er stadig Efterspørgsel efter Antracite Kul fra fransk Indokina til U.S.N.H. og St. Lawrence. Raterne ligger uforandret omkring 19/- til U.S.N.H. og 18/6d. til St. Lawrence.

Fra Java cirkulerer forskellige ikke helt positive Ordre for Sukker, til U.K.Cont./Montevideo, den persiske Gulf og Rødehavet. Raterne ligger omkring 26/- til Europa, 25/- til Montevideo og 18/- til den persiske Gulf eller Suez.

De indiske Markeder er jævnt støtte, og der kan stadig sluttet for September/Oktober til 27/6d. fra Madraskysten med Option af Vestkyst Lastning til 25/- Basis Linsæd Kerner. Erts fra Forindien til U.S.N.H. og Kul fra Calcutta til Shanghai noteres til uforandrede Rater.

De europæiske Markeder er uforandrede. Trælastmarkederne er maaske en Kende roligere, men Rate-niveauet er i det store og hele opretholdt.

Kul fra Østkysten til Danmark er i Øjeblikket ret fast. Tyne/Nykøbing F. betalte 6/- for 2,000 Tonner; derimod er de øvrige engelske udgaende Kulmarkeder uforandrede. Wales/Port Said kan stadig faa Tonnage til 8/-, og det samme gør sig gældende for Wales/Lower Plate, der igen i denne Uge fik Tonnage til 9/-. Det hjemgaende Middelhavsmarked var relativt livligt, og der er Rygter fremme om, at den engelske Regering agter at købe 1 Million Tons Erts som Reserve i Nødssituation. Denne Million Tons skal afskibes i Løbet af ganske kort Tid, og hvis Rygtet viser sig at være sandt, er der rimelig Grund til at antage, at det hjemgaende Middelhavsmarked staar foran en Ratestigning.

Donau og Sortehavsmarkederne har været meget rolige.

Paa Timechartermarkedet fortsættes Efterspørgslen. Igen i den forløbne Uge er der sluttet adskillige store Dampere for atlantisk Fart til Rater omkring 5/- med Levering og Tilbagelevering U.K.Cont.

Vestindia Markedet har været roligt, og tilsyneladende er Sukkerfarten fra Cuba til Staterne helt gaaet i Staa. En enkelt norsk 2,400 Tonner sluttedes dog tidligt paa Ugen til den gode Rate af \$2.25 for vestindisk Rundtur; men for større Tonnage ligger Raterne næppe over \$1.20 for 4,000 Tonnere og \$1.10 for 5,000 Tonnere.

gorier inden for Søfarten med Bøger, og disse sluttede sig beredvilligt til Tanken om at oprette et fælles Søfartens Bibliotek.

Stiftelsen af Søfartens Bibliotek blev derefter besluttet af Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Navigatorers Bibliotek, Maskinmestrenes Bibliotek, Marinens Skibsbibliotek (stiftet allerede 1852) samt J. Lauritzens Skibsbiblioteker.

Af de tilsluttende Biblioteker er Danske Navigatorers Bibliotek det største. Det blev stiftet i 1918 af en Kreds af Interesserede med Navigationsskolebestyrer Th. P. Funder i Spidsen. Hr. Funder har siden Stiftelsen været Formand for dette Bibliotek.

Paa det stiftende Bestyrelsesmøde Onsdag den 16. August 1939 blev Fundatsen for det nye Søfartens Bibliotek vedtaget, og der blev nedsat en Bestyrelse, bestaaende af:

Skibsreder Chr. Harhoff, Skibsreder E. Hahn-Petersen, Skibsinspektør, Kaptajn E. Salomonsen, Navigationsskolebestyrer Th. P. Funder, Forretningsfører H. J. Christiansen (Dansk Styrmandsforening), Kommandørkaptajn H. A. Ø. Bistrup, Skibsreder Knud Lauritzen, Forretningsfører E. Borch Johansen (Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe), Formand Chr. Borgland (Sømændenes Forbund), Skibsinspektør, Kaptajn F. Tillisch (Ø.K.) og Formand Georg Hegner (Søfyrbødernes Forbund).

Følgende er indtil videre delegerede:

Chefen for Admiralitetskontoret, Orlogskaptajn F. Hem-

pel-Jørgensen, Biblioteksdirektør Th. Døssing, Maskinmester Friihof Hansen og Pastor Fr. Vilh. Eilschou Holm.

Bestyrelsen valgte Skibsreder Knud Lauritzen til Formand og Navigationsskolebestyrer Th. P. Funder til Næstformand.

Til at overvaage den daglige Ledelse nedsattes et Forretningsudvalg, bestaaende af Skibsreder Knud Lauritzen (Formand), Skibsinspektør, Kaptajn E. Salomonsen (Kasserer) og Forretningsfører H. J. Christiansen.

Midlerne til Starten er tilvejebragt ved Tilslutningen af de hidtil eksisterende Bibliotekers Materiale samt ved konstante Tilskud fra forskellige Institutioner, særligt Dansk Dampskibsrederiforening. Biblioteket bliver organiseret som et Centralbibliotek, der udsender Smaabiblioteker — Bogskabe — til Skibene.

Disse Smaabiblioteker indeholder hver en fast Del, der forbliver om Bord i Skibet, og som bestaar af visse Fagbøger, samt en vandrende Del, der kan byttes med et andet dansk Skibs vandrende Del, og som bestaar af Skønlitteratur, Rejsebeskrivelser, Biografier m. m. Ved denne Ordning muliggøres det, at der i de enkelte Skibe ofte kan finde Fornylse Sted af Bibliotekets Bøger. Desuden bliver der Adgang til personlige Laan for Søfolk, der er forhindret i at laane Bøger i Kommunebibliotekerne. Man regner med, at Etableringen af Søfartens Bibliotek vil være tilendebragt i Løbet af nogle Maanedre, saaledes at det kan træde i Virksomhed til Vinter.

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Søsætning

Paa Frederikshavns Værft og Flydedok søsattes i Lørdags en ny Fragtdamper til Rederiet A. P. Møller, Dampskibsselskabet Svendborg.

Det nye Skib, der er Værftets Byggenummer 210, blev døbt af Fru Ingeniør Mærsk-Møller med Navnet »Herta Mærsk«. Umiddelbart efter Søsætningen afgik Skibet under Bugsering af Svitzers »Pluto« til Helsingør Værft, hvor det vil faa indsat Dampmaskineri og Kedler. Efter at dette er besørget, vil »Herta Mærsk« blive bragt tilbage til Frederikshavns Værft for Færdiggørelse. Skibet skal være færdigt i Slutningen af Oktober.

Skibets Dimensioner er: 286 × 43,6, og Dybgangen 19,7 Fod, medens Lasteevnen bliver 3500 Tons d.w. Maskineriet bestaar af en af Helsingør Maskin- og Skibsbyggeris Dampmaskiner af nyeste Type paa 1800 H.K. med oliefyrede Kedler.

Stabelafløbningen overværedes af Ingeniør Mærsk-Møller og Frue, Maskininspektør Larsen fra Rederiet, Chefen for Bureau Veritas, Ingeniør A. Sørensen og Ingeniør Thostrup samt Medlemmer af Værftets Bestyrelse og Direktion.

## Ø. P. giver 12 pCt.

Bestyrelsen for Aktieselskabet Det Østasiatiske Industri- og Plantage-Kompagni meddeler, at Driftsresultatet for Regnskabsaaet, der sluttede 30. Juni, inklusive Overførslen fra forrige Aar 3,207,392 Kr., udgør 6,241,687 Kr., som efter Fradrag af Administrationsudgifter, Skatter, samt Henlæggelser til det lovmæssige Reservefond, efterlader et Nettooverskud paa 5,327,074 Kr., hvoraf det er besluttet at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne, henlægge 250,000 Kr. til Ekstra Reservefond og overføre 3,223,026 Kr. i ny Regning.

## En ny Kursberegner

Gennem Odense Patent Bureau har Kaptajn E. Saucant, Skaarup, erholdt Patent i Frankrig og Italien paa en Kursberegner til Brug ved Skibsnavigering.

Saa vel Omregning af Kurser og Pejlinger fra retvisende til devierende og omvendt samt Kystpejlinger kan med Kursberegneren foretages i en Brøkdelen af den Tid, det ellers tager ved Brugen af de kendte Instrumenter.

## Besøg af udenlandske Turister i Juni 1939

I Juni Maaned 1939 har der i alt været 24,303 udenlandske Turister i Danmark, som tilsammen har tilbragt 96,777 Dage her i Landet. De tilsvarende Tal for Maj 1939 var 15,088 Turister med tilsammen 53,751 Opholdsdage. I Juni 1938 blev der optalt 25,103 Turister med tilsammen 92,000 Opholdsdage, og en Sammenligning med Juni 1939 viser saaledes en lille Tilbagegang i Antal Turister, medens Antallet af Opholdsdage er steget. Der har været en betydelig Stigning i Turistbesøget fra Norge og Sverige og en stærk Nedgang fra Amerika. Antallet af Turister fra Tyskland og England er gaaet betydeligt ned, men samtidig har der været en Stigning i Antal Opholdsdage for Turisterne fra disse to Lande.

## Syv moderne spanske Trawlere

Fra Sevilla meddeles, at der i Spanien er dannet et nyt stort Fiskeriselskab »P. E. B. S. A.«, der skal samarbejde med et portugisisk Selskab.

Til det nye Selskab skal bygges 7 moderne Fisketrawlere, hvoraf 2 paa hver 2500 Tons allerede er bestilt ved et spansk Værft. Man har som bekendt fra tidligere Tid et stort, moderne Fiskeriselskab i Spanien, og det har tjent gode Penge. Regeringen har derfor stillet sig meget imødekommende over for det nye Selskab, idet man i størst mulig Grad vil søge at gøre sig uafhængig af Import fra Udlandet, særlig nu, da Valutastillingen er vanskelig.

## Sejladsen paa Spanien

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddelte i Gaar:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det danske Gesandtskab i Spanien modtaget Underretning om, at spanske Territorialfarvande mellem Cabo og Gata og den franske Middelhavsgrænse ikke kan betegnes som komplet minefri. Endvidere er Havneindsejlingen gennem Rosabugten endnu ikke rensel for Miner.

## Indenlandsk Sømandsmission

Indenlandsk Sømandsmission har holdt Aarsmøde i København. Indenlandsk Sømandsmission har siden Stiftelsen i 1906 været i stadig Udvikling, saaledes at den nu omfatter 42 Sømandshjem i Danmark, 2 paa Færøerne og 1 Fiskerhjem i Grimsby. Ud over Landet findes der lige ved 300 Sømandskredse med godt 4000 Medlemmer. Af Aarsberetningen for 1938 fremgaar, at Sømandshjemmene var besøgt af 2—300,000 Sømand og Fiskere, og til de daglige Andagter og ugentlige Søndagsmøder var der et Be-

søg paa ca. 150,000. I alle danske Havne, hvor der findes Sømandshjem, gøres der Skibsbesøg, og i de store Fiskerihavne gøres der f. Eks. ofte paa en enkelt Søndag 2—300 Skibsbesøg.

## Litauen bygger en Havn i Stedet for Memel

Litauen, der i Foraaret maatte afstaa sin Havn Memel til Tyskland, har paabegyndt Bygningen af en ny Havn i Fiskerlejet Shventai.

Litauiske Ingeniører, der skal lede Arbejdet paa den fremtidige Havn, er ankommet til Gdynia, hvis Bygning i sin Tid begyndte under lignende Omstændigheder som Shventais i Dag.

Gdynia, der i Dag er en af Østersøens bedste Havne, skal tjene som Model for Litauen under Udførelsen af det nye Projekt.

Forhaabentlig lykkes det for Litauen her at skabe sig en Havn, der kan faa Betydning.

Fra Kaunas meddeles det, at Planen om den nye Havn har fundet begejstret Tilslutning i alle litauiske Kredse, som ønsker at gøre Landets Import og Eksport fri af den tyske Kontrol i Memel og de tyske Restriktioner.

## Isforholdene i de arktiske Have 1938

Meteorologisk Institut har udsendt en af sine sædvanlige Publikationer som Særtryk af Nautisk Meteorologisk Aarbog 1938 med ovenstaaende Titel (The state of the Ice in the arctic Seas) paa Engelsk i det kendte Udstyr, 16 Sider, desuden Tabeller og 5 fint udførte Helsides Kort. (I Kommission hos G. E. C. Gad).

## Fragt-Motorskibet »Holland«

Hollands Ångbåts Aktiebolag's tidligere omtalte Nybygning, det i Holland byggede Motorskib »Holland«, er nu indsat paa Selskabets Rute Gøteborg—København—Lübeck.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse med Isforstærkning. Maskinen er placeret agter, og det har Krydsershæk, medens Forstavnen er faldende og afrundet af den saakaldte »soft nose« Type. Skibet laster ca. 750 Tons og det har Lastrumscapacitet af ca. 50,000 cbfd. Det har 2 meget store Luger, 4 elektriske 3 Tons Wincher og 4 Bomme. Endvidere findes der en elektrisk 1½ Tons Kran placeret mellem Lugerne, saaledes at den kan anvendes i den Luge, det maatte ønskes.

Maskinen er en Totakts enkeltvirkende 4 cyl. Atlas Diesel Motor, der giver Skibet en Fart af 11 Knob paa fuld Last. Skibet faar en Aktionsradius af ca. 3000 Sømil ved fuld Fart.

## Fraglættelser for Æble-Eksport til England

Landsforeningen »Dansk Frugtavl« har haft Forhandlinger med Statsbanerne og D. F. D. S. om at lette dennes Eksport ved en Fragtreduktion, og begge Steder er Forsøget lykkedes. Baade Statsbanerne og Det Forenede Dampskibsselskab vil gerne være med til at ophjælpe denne nye Eksportgren, som man haaber har en stor Fremtid for sig.

Foreløbig har Statsbanerne nedsat Æblefragten fra Odense til Esbjerg med 40 Kr. pr. Vogn. Fragten har hidtil været 140—150 Kr. for en Vognladning, saa det er en væsentlig Nedsættelse, der er opnaaet, og da Odense er Samlingsstedet for en Mængde Frugt, er Frugtlugerne glade for, at Reduktionen er begyndt her. Men man haaber, at den senere kan udvides til hele Landet, hvad der dog forudsætter en Forhandling med Privatbanerne, bl. a. paa Frugtlugerne Lolland-Falster.

Fragtnedsættelsen med Det Forenedes Baade audrager 5 sh. pr. Ton, saaledes at Fragten bliver 25 sh. pr. Ton Odense—Newcastle og København—London og 20 sh. pr. Ton Esbjerg—Harwich.

## Stabelafløbning

Sidste Onsdag fandt der en Stabelafløbning Sted hos Burmeister & Wain paa Refshaleøen.

Det drejer sig om Nybygning Nr. 661, en Frugtbaad, der bygges til A/S Mosvold Shipping Co., Farsund. Skibet er konstrueret til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum. Det er forsynet med et Sabroe-Ammoniakkølemaskineri med direkte Ekspansion og Luftkøling, og Køleanlægget kan holde Lasten i en Temperatur af 0° C. i Tropene. Kølelastens totale Kapacitet er ca. 163,000 Kubikfod.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde 315' 0", Bredde 45' 6", Dybde til øverste Dæk 28' 10", Bæreevne ca. 2,250 Tons.

Skibet bygges til Lloyd's Klasse \*100 A1 og forsynes med en 9-cylindret, 2-Takt, enkeltvirkende Hoveddieselmotor, der normalt udvikler 3700 I.H.K. ved ca. 160 Omdr./Min. Skibets Hastighed lastet bliver ca. 16 Knob.

Brændselsforbruget vil blive ca. 13 Tons i Døgnnet inklusive Hjælpemaskineriet, der bestaar af 3 Sik. 2-Takt, enkeltvirkende Hjælpemotorer med Dynamo og Kompressor, der

hver udvikler ca. 180 E.H.K. ved 400 Omdr./Min. Skibet vil blive udstyret med 8/4-Tons Bombe, elektrisk Styremaskine og elektrisk Lossespil af Thriges Fabrikat og vil iøvrigt blive forsynet med alle moderne tekniske Hjælpe-midler, bl. a. med Radiopejler, Radio med Kortbølgesender og Autoalarm m. m.

Den nye Frugtbaad er et meget slankt og elegant Skib og har moderne faldende Stævn og Krydserhæk. Det er den syvende Frugtbaad af denne Type, B. & W. har bygget, og disse lette, hurtiggaaende Baade sejler nu baade under fransk, tysk og norsk Flag.

Stabelafløbningen af den nye norske Frugtbaad hos B. & W. forløb paa den festligste Maade. Det storslaaede Skuespil havde samlet mange Gæster og interesserede Tilskuere paa Refshaleøen, der pyntet med danske og norske Flag frembød et smukt og farverigt Skue i det fine Sol-skinsvejr.

Den nye Frugtbaad bygges til A/S Mosvold Shipping Co., Farsund. Tre Generationer Mosvold var til Stede for at se det nye Mosvold Skib tage Vandet: Bedstefaderen, Skibsreder Martin Mosvold og Frue, Skibsreder Torrey Mosvold og Frue; den yngste Generation var repræsenteret ved 3 kraftige Drengene. Desuden saas blandt de norske Gster Disponent Sverre Rasmussen og Frue, Mandal, Skibsreder Jørgen P. Jensen, Arendal, Skibsreder Einar Rasmussen, Kristiansand, Skibsmægler Johan G. Olsen, Kristiansand, Direktør Strøm-Olsen og Frue, Kristiansand, m. fl.

Værftet var repræsenteret ved Ingeniør C. A. Møller og Frue, Direktør Houmøller, Direktør G. Dithmer samt Værftets faste Stab af Teknikere.

Fru Skibsreder Torrey Mosvold foretog den højtidelige Daabshandling, og idet hun knuste den med de norske Farver pyntede Champagneflaske mod Skibets Stævn, gav hun det Navnet »Mosdale«. Under Sirenehyl og Hurraraab gled det mønjerøde Skrog hurtigt og sikkert i Vandet, medens en let Sommervind tog i de to store rode Vimpler med Skibets Navn.

Efter Stabelafløbningen samlede Gæsterne og Værftets Ledelse til en Frokost paa Langeliniepavillonen.

#### 50 Aar

En kendt Mand inden for Skibsbygningsindustrien og Skibsfarten, Ingeniør *Jan. M. Lyngby*, fyldte Onsdag 50 Aar. Ingeniør Lyngby blev, efter at have været Ingeniør i Firmaet *I. Krüger* Medindehaver af Ingeniørvirksomheden Glent, Lyngby & Hassenkamm. Allerede fra Barns-

ben nærrede han Interesse for Søen, som han gennem sit Hjem i København havde Tilknytning til, og gennem Oprettelsen af sit eget Firma fik han Ønsket om Tilknytning til Shippingbranchen opfyldt. Ingeniør Lyngby leverer Skibsdampmaskiner, Dieselmotorer, Hjælpemaskiner o. s. v. til de danske Skibsværfter og Rederier, og han slaar desuden i Forbindelse med mange ansele udenlandske Firmaer.

Den 29. August fylder Fører i Det Østasiatiske Kompagni, Kaptajn Chr. Nielsen, 50 Aar. Kaptajn Nielsen er Fører af Motorskibet »Malaya«.

Den 7. September fylder Kaptajn R. K. S. Rasmussen 50 Aar. Kaptajn Rasmussen er Fører i Siam Steam Navigation Company i Bangkok.

#### 60 Aar

Den 17. September fylder Fører i Sydfynske Dampskibsselskab, Kaptajn A. A. Bugge, 60 Aar.

#### 70 Aar

Tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn J. Th. Rasmussen, fylder den 7. September 70 Aar. Kaptajn Rasmussen forlod Søen 1928.

#### Dødsfald

Føreren af D.F.D.S. Damper »Taarnholm«, Kaptajn T. O. E. Ørbech, er 64 Aar gl. afgaaet ved Døden.

Kaptajn Ørbech kom i 1891 til Søen med en Marstal-skønnerl. Han sejlede derefter med forskellige danske, norske, tyske og hollandske Sejlskibe, indtil han kom paa Navigationskolen i Bogø, hvor han tog sine Eksaminer i 1897. Blev i 1915 Fører af Damperen »Halvdan«; han fulgte med over i D.F.D.S., hvor han blev Fører af den nye »Halvdan« og senere for »Taarnholm«.

Kaptajn Ørbech var Indehaver baade af den norske Medaille for ædel Daad og den danske Medaille for Druknedes Redning.

En gammel Sejlskibsfører, Kaptajn *I. G. Binas*, Ærøskøbing, er afgaaet ved Døden, 85 Aar gammel, Kaptajn Binas gik i Land for mange Aar siden og var senere i en Aarrække Direktør for Ærøskøbing Sparekasse.

Redningsmand *Jens Chr. Hansen Ruth*, Gammel Skagen, er død, 70 Aar gammel. Afdøde havde i mange Aar været ansat ved Redningsvæsenet og været med til at redde mange Menneskeliv.

## POSITIONSLISTE PR. 23. AUGUST 1939

### A

s.s. *Aalborg* ank. Boston 21.8.  
s.s. *Aarø*, Hansen, ank. Cardenas 14.8.  
s.s. *Aase* ank. Ymuiden 16.8.  
m.s. *Aase Mærsk* afg. Buhrein Isl. 15.8.  
s.s. *Absalon* afg. Grangemouth 17.8. til Burntisland.  
m.s. *African Reefer* pass. Dungeness 9.8.  
m.s. *Afrika*, Broholm-Jensen, afg. Singapore til Aden 8.8. hjg.  
s.s. *Agnete* afg. Danzig 13.8. til Kemi.  
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Gdynia 12.8.  
s.s. *Alabama* afg. København 22.8.  
s.s. *Alf* afg. Kbhvn. 16.8. til Danzig.  
s.s. *Alfa* pass. Ushant 14.8.  
s.s. *Algarve* afg. Lattaquie 16.8. til Algier.  
s.s. *Algier* Dok i Helsingør.  
m.s. *Almena* ank. Gdynia 14.8.  
s.s. *Alssund*, Hansen, pass. Cape Race, Nfld. 17.8. p. R. I. New York.  
m.s. *American Reefer* afg. Dakar 8.8.  
m.s. *Amerika*, Borch, pass. Flores til St. Thomas 18.8. udg.  
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 15.8.  
s.s. *Anna* afg. Sfax 15.8.  
m.s. *Anna Mærsk* ank. Yokohama 18.8.  
m.s. *Annan*, Skjoldam, pass. Kap Verde til Cape Town 19.8. udg.  
s.s. *Anne* ank. Hartlepool 13.8.  
m.s. *Argentina* afg. Kr'sand 3.8.  
m.s. *Arizona* ank. Santos 18.8.  
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Tyne 20.7.  
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Philadelphia 20.8.  
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Eshjerg til Nørresundby 22.8. hjg.  
s.s. *Aslaug* pass. Lodingen 17.8. vestg.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Seattle Wash. 2.8.  
s.s. *Astra* pass. Kbhvn. 14.8. p. R. t. Wasa.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Memel 15.8.  
m.s. *Australian Reefer* pass. Madeira 13.8.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Tientsin 21.8. udg.  
s.s. *Avance* afg. Korsør 8.8. til Jacobstad.

### B

s.s. *Belgien* ank. Dieppe 13.8.  
m.s. *Bente Mærsk* afg. Harbor Island 24.7.  
s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 21.8.  
s.s. *Bertha* ank. Svendborg 24.7.  
s.s. *Bes* pass. Hammeren 9.8.  
s.s. *Betta* afg. Casablanca 12.8.  
s.s. *Betty Mærsk* afg. Tyne 9.8.  
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. St. Johs., Nfl. 18.8.  
s.s. *Birgitte* afg. Danzig 12.8. til Leningrad.  
s.s. *Birte*, Rasmussen, pass. Skagen 21.8. p. R. t. Vejle.  
m.s. *Bonita*, Tarup, afg. Boston Mass. 17.8.  
m.s. *Boringia*, Kolls, afg. Southampton til Marseilles 21.8. udg.  
m.s. *Bornholm*, Jørgensen, i Santos.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. København 20.8. til Danzig.  
m.s. *Brazilian Reefer* ank. San Francisco 6.8.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Hamburg 4.8.  
s.s. *Britta* afg. Canelto 14.8.  
s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 19.8. til København.  
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Hørnefors 21.8. til Hørneborg (Ørnskøldsvik).

### C

m.s. *California* afg. Buenos Aires 17.8.  
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Portland 20.8. hjg.  
m.s. *Canadian Reefer* afg. Schiedam 9.8.  
s.s. *Carmen* pass. Honningvaag 10.8.  
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Corpus Christi 28.7.  
s.s. *Charkow* Dok i Frederikshavn siden 15.8.  
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Lautoka 28.7.  
m.s. *Chilean Reefer* ank. Rio de Janeiro 2.7.  
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Dairen til Manila/Cebu 15.8. hjg.  
m.s. *Chr. Holm* afg. Guiria 14.8.  
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Matanzas 9.8.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Port Alfred 13.8. til Houston.  
s.s. *Christiansborg* ank. Havana 22.8.  
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Methil 19.8. til København.  
s.s. *Clara*, Jensen, ank. Odense 15.8.  
s.s. *Clara Clausen* afg. Graasten 17.8. til Kiel.  
m.s. *Columbia*, Bronér, afg. Halifax 17.8.



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22.8.39

LONDON.....	22,40	MADRID.....	54,00
NEWYORK.....	479,50	AMSTERDAM.....	266,60
BERLIN.....	192,20	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	12,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	81,45	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	108,40	PRAG.....	16,55
ROM.....	25,40	WARSAWA.....	89,00

s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Svendborg 16.8.  
s.s. *Cyrril*, Duhn, afg. Prinzapolca 21.8.

## D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 21.8.  
s.s. *Dagmar* afg. Bordeaux 14.8.  
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 16.8. til Bremen.  
s.s. *Dania*, Danholt, afg. Odense 21.8. til Gdynia.  
m.s. *Danmark* afg. North Shields 15.8.  
m.s. *Danmark*, Christensen, afg. Suez 22.8. hjg.  
s.s. *Delavare* afg. St. Joe 21.8.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Ceara 14.8. til Tutoia.  
s.s. *Ebro* afg. Leixoes 21.8. til København.  
s.s. *Edv. Nissen* ank. Rotterdam 14.8.  
s.s. *Effie Mærsk* ank. Odense 15.8.  
s.s. *Egholm* ank. Antwerpen 20.8.  
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 12.8.  
m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Hamburg 11.8.  
s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. London 22.8.  
s.s. *Elisabeth* ank. Antwerpen 16.8.  
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Bayonne 16.8.  
s.s. *Ellen* ank. Koivisto 11.8.  
s.s. *Ellensborg* ank. London 17.8.  
s.s. *Else* ank. Rochester 14.8.  
m.s. *Emma Mærsk* afg. Rotterdam 8.8.  
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Barry 18.8.  
s.s. *England*, Stengade, ank. Stettin 16.8.  
s.s. *Erik Boye* afg. Baltimore 14.8. til La Guaria.  
s.s. *Erna* pass. Helsingør 13.8.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. San Pedro til Panama-Kanal 12.8. hjg.  
s.s. *Ester* ank. Svendborg 10.8.  
s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, afg. Yxpila 18.8.  
s.s. *Estrid* afg. Fayal 13.8. til Br. Honduras.  
m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. København 7.8.

## F

m.sk. *Fano* ank. Sables d'Olonne 14.8.  
s.s. *Finland* afg. Rotterdam 15.8. til Trelleborg.  
m.s. *Fionia*, Kondrup, ank. Bangkok 17.8.  
s.s. *Flynderborg* afg. Safi 21.8.  
s.s. *Frankrig* ank. Rouen 16.8.  
s.s. *Fredensborg* afg. Leith 18.8.  
s.s. *Frederiksborg* ank. Oslo 19.8.  
s.s. *Frida* afg. New York 11.8.  
s.s. *Frode* ank. Neufahrwasser 19.8.  
s.s. *Freya* pass. Skagen (vest) 14.8.  
s.s. *Fylla* ank. Gdynia 12.8.

## G

s.s. *Georgia* afg. Frederikshavn 22.8.  
s.s. *Gerd* afg. Casablanca 7.8. til Alexandria.  
s.s. *Gerda* ank. Ghent 13.8.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Bordeaux 18.8.  
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 11.8.  
s.s. *Gorm* ank. Norfolk 21.8.  
s.s. *Grete* ank. Wiborg 14.8.  
m.s. *Grete Mærsk* afg. Yokohama 9.8.  
s.s. *Grønland*, Fischer, afg. Beckton 17.8.  
s.s. *Gudrun* ank. Aalborg 13.8.  
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. New York 15.8.  
s.s. *Gunhild* ank. Dublin 16.8.  
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Tyne dock 18.8.  
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Shanghai 12.8. til Chefoo.  
s.s. *Gyda* pass. Lødingen 4.8. til Archangelsk.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Gdynia 20.8. til Aalborg.  
s.s. *Halfdan* ank. Kbhvn. 18.8.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Færingehavn 27.7.  
s.s. *Hanne* ank. Kbhvn. 16.8.  
s.s. *Hans Broge* pass. Gibraltar 13.8. p. R. t. Kalundborg.  
s.s. *Hans*, From, afg. Øreberg 23.8. til Kbhvn.  
s.s. *Hans Mærsk* afg. Hull 9.8.  
s.s. *Harald* afg. Manchester 21.8. til Liverpool.  
s.s. *Harriet* afg. Lulea 14.8.  
s.s. *Helene* ank. Kemi 15.8.  
s.s. *Helga* afg. Coquimbo 11.8.  
m.s. *Helvig* pass. Prawle Point 17.8. østg.  
s.s. *Henry Tegner* afg. Goole 16.8. til Kbhvn.  
m.s. *Herdis* afg. Helsingør 12.8. til Leningrad.

s.s. *Hilde* afg. Helsingør 17.8. til Porsgrunn.  
s.s. *Hindsholm* Dok i Frederikshavn siden 19.8.  
s.s. *Holland* afg. Danzig 17.8.  
s.s. *Hroar* ank. Hull 19.8.  
m.s. *Hulda Mærsk* ank. Shanghai 16.8.

## I

m.s. *India*, Krarup, afg. Tsingtao til Yokohama 20.8. udg.  
s.s. *Inga*, Holm, ank. Rouen 18.8.  
m.s. *Inge Mærsk* afg. Los Angeles 6.8.  
s.s. *Ingeborg S.* ank. Newport 11.8.  
s.s. *Inger* pass. Skagen 15.8.  
s.s. *Inger Toft*, L. C. Ørum, afg. Swansea 21.8.  
s.s. *Irene Maria*, Emers, ank. Gdynia 14.8.  
m.s. *Ireland*, Meinertz, ank. Hamburg 18.8.  
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. København 20.8. til Danzig.  
s.s. *Ivar* afg. Philadelphia 8.8.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 20.8.  
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Halifax 17.8.  
m.s. *Jane Mærsk* afg. Ostermoor 1.8.  
m.s. *Japos* pass. Gravesend 13.8.  
m.s. *Java*, Juul Christensen, ank. København 30.7.  
s.s. *Jenny* afg. Fowey 12.8.  
s.s. *Jessie Mærsk* ank. London 17.8.  
s.s. *Johanne* ank. Preston 14.8.  
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Gdynia 9.8.  
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 21.8.  
s.s. *Jonna* afg. Rotterdam 15.8.  
s.s. *Juliane* pass. Kbhvn. 16.8. p. R. t. Bo'ness.  
m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Marseille til London 18.8. hjg.  
s.s. *Jutta* afg. Glasgow 14.8.  
s.s. *Jytte* ank. Clyde 12.8.  
s.s. *Jægersborg* pass. Helsingør 22.8.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Manzanillo 18.8.  
s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Mombasa 19.8.  
s.s. *Karen* ank. Memel 15.8.  
s.s. *Karen Toft*, Striib-Jensen, afg. Newport News. 19.8.  
s.s. *Karla* pass. Gibraltar 15.8.  
s.s. *Katholm* ank. Antwerpen 19.8.  
m.s. *Katrine Mærsk* afg. Hamburg 5.8.  
s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Riga 10.8.  
m.s. *Kina*, Himmelstrup, pass. Gibraltar til Genoa 22.8. udg.  
s.s. *Kirsten* ank. Danzig 9.8.  
s.s. *Kirsten Mærsk* ank. St. Johns. 17.8.  
s.s. *Kjøbenhavn*, Tendal, ank. Granton 19.8.  
s.s. *Knud* afg. Kbhvn. 17.8. til Manchester.  
s.s. *Knud Rasmussen* i Rutefart mellem San Francisco-Los Angeles og Puerto Armuellas.  
s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 16.8. til Burntisland.  
s.s. *Knut* afg. Kbhvn. 15.8. til Grønland.  
s.s. *Kongea* ank. Kbhvn. 16.8.

## L

s.s. *Laila* afg. Cardenas 12.8.  
m.s. *Lalandia*, Frandsen, ank. København 20.8.  
s.s. *Lars Kruse* afg. Nakskov 4.8. til Leningrad.  
s.s. *Laura* afg. Kulluk 15.8.  
m.s. *Laura Mærsk* ank. New York 17.8.  
m.s. *Leise Mærsk* afg. Sydney N. S. 9.8.  
m.s. *Lexa Mærsk* afg. Hongkong 12.8.  
s.s. *Lica Mærsk* ank. London 18.8.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Veitsiluoto 19.8.  
s.s. *Lilian* ank. Bilbao 10.8.  
m.s. *Lilleaa* i Kbhvn.  
s.s. *Lilleborg* pass. Gibraltar 16.8.  
s.s. *Lily* ank. Limerick 14.8.  
s.s. *Linda* ank. Mazagan 14.8.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Methil 21.8.  
s.s. *Lotta* ank. Rochester 15.8.  
s.s. *Lotte* ank. Kbhvn. 15.8.  
m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires 5.8.  
m.s. *Lundby* ventes til Shanghai 23.8.  
s.s. *Lynæs* pass. Ushant 12.8.

## M

s.s. *Magnus* afg. Havre 19.8. til Bordeaux.  
s.s. *Maja* afg. Rochester 15.8.  
m.s. *Malaya*, Kragelund, pass. Dondrahead til Penang 19.8. udg.  
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Aarhus 21.8.  
m.s. *Marchen Mærsk* ank. Manila 1.8.  
s.s. *Margit*, Johansen, ank. Philadelphia 16.8.  
s.s. *Margrete* ank. Tyne 15.8.  
s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 19.8. til London.  
s.s. *Maria* pass. Dungeness 15.8.  
s.s. *Marianne* afg. Ekenäs 15.8. til Hamina.  
m.s. *Marie Mærsk* afg. Port Arthur 1.8.  
s.s. *Marie Toft*, Th. Jensen, afg. San Juan d. A.  
s.s. *Marit Mærsk* afg. New York 16.8.  
s.s. *Marna* pass. Cristobal 5.8.  
m.s. *Marocco* afg. Nemour 21.8. til Oran.

s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Danzig 18.8.  
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Julianehaab 10.8.  
 s.s. *Marx* pass. Skagen (vestg.) 15.8.  
 s.s. *Maryland* afg. Lissabon 21.8.  
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Tyne 4.8.  
 m.s. *Meonia*, Frederiksen afg. Penang til Colombo 19.8.  
 hjg.  
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 16.8.  
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Manila 12.8. til Hongkong.  
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 21.8.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Gdynia 20.8.  
 s.s. *Najaden* afg. Helsingfors 15.8.  
 s.s. *Nancy* pass. Gibraltar 15.8.  
 s.s. *Nevada* ank. Rosario 21.8.  
 s.s. *Nerma* afg. Panteniemi 12.8.  
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Panama 12.8.  
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Savannah 15.8.  
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. London 15.8. til Brahestad.  
 s.s. *Niobe* ank. St. Louis 14.8.  
 s.s. *Norco* ank. Beckton 12.8.  
 m.s. *Nordbo* ank. Kobe 9.8.  
 s.s. *Nordborg* ank. Swansea 21.8.  
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 13.8.  
 m.s. *Norden* afg. Osaka 14.8. til Vancouver.  
 m.s. *Nordfarer* afg. Rio 10.8. til New York.  
 m.s. *Nordhavet* ank. Christobal 6.8.  
 m.s. *Nordhval* ank. Clyde 6.8.  
 m.s. *Nordkap* afg. New York 12.8. til Santos.  
 s.s. *Nordlys* ank. Clyde 23.7.  
 m.s. *Nordpol* afg. Portland (Oreg.) 4.8. til Japan.  
 m.s. *Nordvest* ank. Osaka 10.8.  
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Freetown 9.8.

## O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 22.8.  
 s.s. *Olga* ank. Danzig 16.8.  
 m.s. *Olga S.* ank. Helsingør 16.8.  
 s.s. *Olaf* ank. Danzig 20.8.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Leningrad 17.8.  
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Montreal 19.8.  
 m.s. *Oregon* afg. København 22.8.  
 s.s. *Orion* ank. New York 15.8.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Aalborg 22.8.  
 s.s. *Otto Petersen* ank. Philadelphia 10.8.  
 s.s. *Ove Toft*, Schultz, afg. Casablanca 18.8.

## P

s.s. *P. N. Damm* afg. New York 12.8. til Gdynia.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Hongkong til Kóhsichang  
 21.8. hjg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 19.8.  
 s.s. *Paula* ank. Leith 13.8.  
 m.s. *Peru*, Johansen, afg. Penang til Aden 17.8. hjg.  
 s.s. *Peter Lassen* i Rute fart mellem San Francisco-Los Angeles og Puerto Armuelles.  
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Boston 18.8.  
 s.s. *Polly* ank. Skuru 15.8.  
 s.s. *Prins Knud*, Petersen, ank. Danzig 18.8.

## R

m.s. *Ragnhild* afg. London 15.8. til New York.  
 s.s. *Randa* pass. Dungeness 14.8.  
 s.s. *Riga* afg. Granton 22.8.  
 s.s. *Rignor* ank. Kuusiloto 10.8.  
 s.s. *Rikke* afg. Danzig 14.8. til Bayonne.  
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 21.8.  
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Danzig 5.8.  
 s.s. *Robert* ank. Calais 7.8.  
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Suez 18.8.  
 s.s. *Rosenborg* ank. Selubal 8.8.  
 m.s. *Romo* afg. Sables d'Olonne 9.8.

## S

s.s. *Saga* ank. Stettin 20.8.  
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Nørresundby 17.8.  
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Ostende 16.8.  
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Moss 21.8.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Hartlepool 19.8. til København.  
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 22.8.  
 s.s. *Sejro*, Teilman-Thomsen, afg. Manchester 18.8.  
 m.s. *Selandia*, Væring, afg. Aden til Colombo 18.8. udg.  
 s.s. *Selma* pass. Ushant 12.8.  
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 13.8.  
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Sydney til Taku Bar 16.8. udg.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**



*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

s.s. *Sicilien* ank. Antwerpen 17.8.  
 s.s. *Sigrud* pass. Helsingør 14.8. p. R. t. London.  
 s.s. *Sigrun* ank. Kbhvn. 22.8.  
 s.s. *Silkeborg* pass. Reden 20.8.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Odense 19.8.  
 s.s. *Skagen* afg. Makslaht 18.8.  
 s.s. *Skagerak* ank. Thisted 13.8.  
 s.s. *Skandia* ank. Baton Rouge 18.8.  
 s.s. *Skjold* ank. Danzig 21.8.  
 s.s. *Skodsborg* ank. Lysaker 18.8.  
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 20.8.  
 m.s. *Slesvig*, Haure-Petersen, afg. Zamboanga 3.8.  
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. St. Johns. 3.8.  
 s.s. *Sophie* pass. Dunnet Head 12.8. p. R. t. Irvine.  
 s.s. *Stadion II* ank. Drammen 19.8.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Barranquilla 18.8.  
 s.s. *Stella* ank. Wiborg 14.8.  
 m.s. *Stensby* laster i Quebec for Pensacola.  
 m.s. *Stjerneborg* ank. Yokohama 10.8.  
 s.s. *Stockholm*, Sigvardt, ank. Newcastle/Tyne 22.8.  
 s.s. *Susan Mærsk* afg. London 18.8.  
 s.s. *Svanhild* afg. Aalborg 19.8.  
 s.s. *Svanholm* ank. Antwerpen 15.8.  
 s.s. *Svava* ank. Kbhvn. 20.8.  
 s.s. *Svend Pii* ank. Antwerpen.  
 s.s. *Søborg* ank. Gdynia 20.8.

## T

s.s. *Taarholm* afg. Swansea 17.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 8.8.  
 s.s. *Tanja* ank. Hull 14.8.  
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Kobe 16.8.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Baunsbuttel 20. p. R. t. Nantes.  
 s.s. *Tekla* ank. Stettin 9.8.  
 s.s. *Tennessee* afg. Bahia 9.8.  
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Helsingør 23.8.  
 s.s. *Texas* afg. New York 12.8.  
 m.s. *Thyra S.* afg. Liverpool 9.8. til Port Williams.  
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 19.8. til Antwerpen  
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Antwerpen 19.8.  
 s.s. *Transporter* afg. Bo'ness 16.8. til Odense.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. London 23.8. til Boston.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 21.8. for nordgaende.  
 s.s. *Tula* afg. Marseille 21.8. til Genua.  
 m.s. *Tunis* ank. Alexandria 20.8.  
 m.s. *Tureby* afg. New York 17.8. ventes til Rio de Janeiro  
 4.9.

## U

s.s. *Uffe* afg. Danzig 22.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulla* ank. London 15.8.  
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Ivigtut 14.8.  
 s.s. *Uranienborg* afg. Shanghai 18.8.

## V

s.s. *Valborg* pass. Lizard 14.8.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Blyth 19.8. til Stege.  
 s.s. *Venus* ank. Baltimore 14.8.  
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Nakskov 19.8.  
 s.s. *Viborg* afg. London 21.8.  
 s.s. *Viola* ank. Wiborg 8.8.  
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 21.8.  
 s.s. *Vistula* ank. Stettin 22.8.  
 s.s. *Vitus* Bering i Rute fart mellem San Francisco-Los Angeles og Puerto Armuelles.

## W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Townsville 8.8.  
 s.s. *With. Colding* ank. Kbhvn. 13.8.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rotterdam 20.8.

## Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 20.8.

## Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Grangemouth 11.8.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Waaseberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING  
 ODENSE

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
 ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

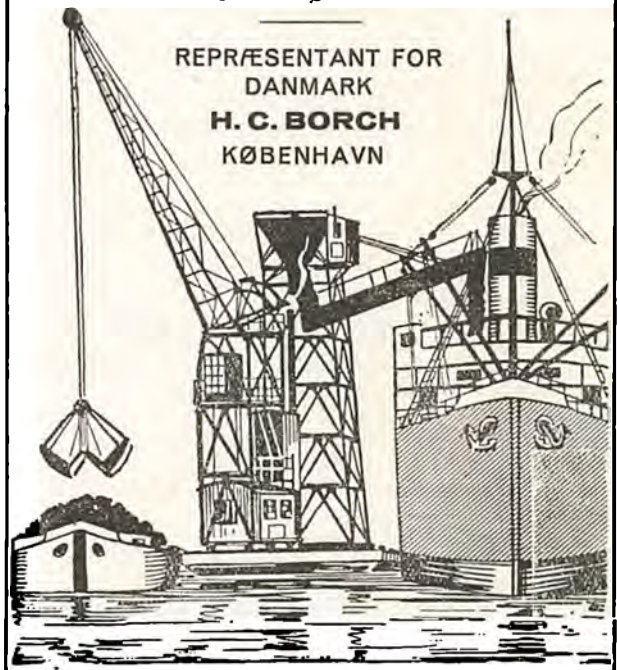
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARKH. C. BORCH  
KØBENHAVN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve      Kobberstof for Træskibe  
 Patent Mørje      Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

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

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 23. August 1939.

Nr. 34.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## 1. Østersøen.

2489. (T). Sverige S.-Kyst. Indlobet til Ronneby. Dunsö nabb Lystonde midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 33/2231. Stockholm 1939.)  
Lystonden *Dunsö nabb* paa c. 56° 09' N. 15° 15' E. er midlertidig inddraget for Eftersyn og erstattet med en Stage med 1 opadvendt Kost.
2490. Sverige. Bottniske Bugt. Bonden Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 33/2230. Stockholm 1939.)  
Den uforstærkede, hvide Lysvinkel mellem Pejlingerne c. 170° og 218° i Fyret *Bonden* paa c. 63° 26',<sub>11</sub> N. 20° 02',<sub>36</sub> E. er forstærket og delt i følgende Lysvinkler:  
1. Grønt i Pejl. fra 170° til 183°. 3. Rødt i Pejl. fra 199° til 218°.  
2. Hvidt i — - 183° - 199°.  
Synsvidde: 16 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys.  
(E. f. S. Nr. 31/2267 1939.)
2491. Sverige. Bottniske Bugt. Kallviken. Palle.  
(U. f. s. Nr. 33/2281. Stockholm 1939.)  
En Palle med 3,<sub>5</sub> m Vand ved Middelvandstand er fundet paa c. 64° 19',<sub>7</sub> N. 21° 22',<sub>5</sub> E., c. 60 Sm S. for det S.-lige Kajhjørne i *Kallviken*.
2492. Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib genudlagt.  
(Telegram fra Lødskontoret i Mariehamn.)  
Fyrskibet *Storbrotten* paa c. 60° 25' N. 19° 13' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 31/2268 1939.)
2493. Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib genudlagt. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 6/26, 6/27 og 6/28. Tallinn 1939.)  
Fyrskibet *Tallinn* paa c. 59° 43',<sub>3</sub> N. 24° 43',<sub>5</sub> E. er atter udlagt paa Station.  
Taagesignalet afgives nu med Nautofon, Bogstaverne TA hver 30<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 1<sup>s</sup>, Pause 1<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 19<sup>s</sup>. Hvis Nautofonen kommer i Uorden, afgives Taagesignal med Klokke, 2 Dobbeltslag hver 2<sup>m</sup>.  
Undervandsklokken er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 24/1792 1939. Kort Nr. 183 og 182.)

**2494. (T). Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib midlertidig ombyttet.**

(N. t. M. Nr. 6/30. Tallinn 1939.)

*Hiiumadal Fyrskib* paa c.  $59^{\circ} 05',5$  N.  $22^{\circ} 12',2$  E. er for Tiden ombyttet med Reservefyrskibet *Reserv*, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver  $30^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $25^s$ .

**2495. Estland. Riga Bugt. Kuressaare Red. Somærker udlagt.**

(N. t. M. Nr. 6/29. Tallinn 1939.)

E. f. S. Nr. 23/1712 1939 annulleres og erstattes med:

Nedennævnte Somærker er udlagt paa vedføjede Pladser:

1. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 11',8$  N.  $22^{\circ} 25',7$  E.
2. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 12',4$  N.  $22^{\circ} 26',5$  E.
3. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 12',6$  N.  $22^{\circ} 26',0$  E.
4. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 13',6$  N.  $22^{\circ} 27',4$  E.
5. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa  $58^{\circ} 12',2$  N.  $22^{\circ} 27',2$  E.
6. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa  $58^{\circ} 12',5$  N.  $22^{\circ} 26',4$  E.
7. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 12',8$  N.  $22^{\circ} 26',9$  E.
8. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 12',9$  N.  $22^{\circ} 27',0$  E.
9. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 13',3$  N.  $22^{\circ} 27',3$  E.
10. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 13',5$  N.  $22^{\circ} 27',5$  E.
11. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 13',7$  N.  $22^{\circ} 27',5$  E.
12. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 14',1$  N.  $22^{\circ} 27',7$  E.
13. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 14',5$  N.  $22^{\circ} 28',1$  E.
14. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 12',1$  N.  $22^{\circ} 26',2$  E.
15. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 12',2$  N.  $22^{\circ} 26',4$  E.
16. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 12',9$  N.  $22^{\circ} 26',9$  E.
17. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 13',3$  N.  $22^{\circ} 27',1$  E.
18. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 13',5$  N.  $22^{\circ} 27',3$  E.
19. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 13',7$  N.  $22^{\circ} 27',3$  E.
20. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 13',9$  N.  $22^{\circ} 27',3$  E.
21. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 14',2$  N.  $22^{\circ} 27',6$  E.
22. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 14',3$  N.  $22^{\circ} 27',7$  E.
23. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $58^{\circ} 14',5$  N.  $22^{\circ} 28',0$  E.

(Kort Nr. 182.)

**2496. Tyskland. Oderbank O. Lys- og Klokketønde genudlagt.**

(N. f. S. Nr. 33/3375. Berlin 1939.)

Lys- og Klokketønden *Oderbank O.* paa c.  $54^{\circ} 19'$  N.  $14^{\circ} 50'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 28/2059 1939.)

2497. (T). Tyskland. Adlergrund Fyrskib S. Lystønde midlertidig udlagt.  
(N. f. S. Nr. 33/3378. Berlin 1939.)  
Som Afmærkning for en Vandstandsmaaler er paa c.  $54^{\circ} 47',_2$  N.  $14^{\circ} 21',_5$  E. udlagt en grøn Lystønde med N.-Tophetegnelsen og mærket „Seepegel“. Lystønden viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $12^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $6,5^s$ .
2498. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer. Lys-, Fløjte- og Klokketønde genudlagt.  
(N. f. S. Nr. 33/3377. Berlin 1939.)  
Lys-, Fløjte- og Klokketønden *Stubbenkammer* paa c.  $54^{\circ} 36'$  N.  $13^{\circ} 42'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 25/1842 1939.)

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

2499. Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Lys- og Klokketønde genudlagt.  
(U. f. S. Nr. 33/2236. Stockholm 1939.)  
Lys- og Klokketønden *Malmö ränna, yttre* paa c.  $55^{\circ} 37',_7$  N.  $12^{\circ} 59',_0$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 21/1566 1939.)
2500. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro. Oplysning om Fyr.  
*Vejro Fyr* paa  $55^{\circ} 02' 19''$  N.  $11^{\circ} 22' 23''$  E. er helt skjult af Bevoksning i Pejlinger fra c.  $50^{\circ}$  til c.  $52^{\circ}$  samt delvis skjult i Pejlinger fra  $52^{\circ}$  til  $54^{\circ}$ .  
(Fyr-Fort. Nr. 680.)
2501. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Mærke forandret.  
Mærket „*Ulstrup Kirke* lidt inde paa E.-Kant af en Skrænt ved Stranden“, hvilket Mærke i 11 m Vand leder fri NW. om Pullerne NW. for *Asnæs*, er forandret til „*Ulstrup Kirke* overet med venstre Gavnl paa straatækt Hus ved Stranden.“  
c.  $55^{\circ} 40'$  N.  $10^{\circ} 53',_5$  E.  
(Kort Nr. 141, Mærke C. Danske Lods, Side 302, Toning 285.)  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2502. Danmark. Kattegat. Isefjord. Østergrund W. Sømærkes Plads.  
Den hvide Stumpønde med 2 nedadvendte Koste, *Østergrund W.*, ligger paa  $55^{\circ} 51'$  ( $14''$ ) N.  $11^{\circ} 52'$  ( $26''$ ) E. i  $7,0$  m Vand.  
(E. f. S. Nr. 30/2262 1939. Kort Nr. 116.)
2503. (P). Danmark. Isefjord. Isefjordværkets Havn. Fyr tændes.  
Paa S.-Enden af Dækmolen, der fra N.-Enden af den 165 m lange Kaj strækker sig i SW.-lig Retning, tændes den 1. Oktober d. A. et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $1\frac{1}{2}^s$ , Blink  $\frac{1}{2}^s$ , Mørke  $1^s$ . Flammens Højde: 5 m. Synsvidde:  $4,6$  Sm. 3 m høj, graa Fyrpæl. Fyret skal lyse, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c.  $133^{\circ}$  til c.  $160^{\circ}$ . 3. Rødt i Pejl. fra c.  $170^{\circ}$  til c.  $133^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $160^{\circ}$  - c.  $170^{\circ}$ .  
c.  $55^{\circ} 48',_7$  N.  $11^{\circ} 53',_0$  E.  
(Kort Nr. 166. Havnelods, Side 115. Fyr-Fort. Nr. 674 A.)
2504. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Hadsund Jernbanebro SW. Broer og Beddingsanlæg under Opførelse.  
c. 500 m SW. for *Hadsund Jernbanebro* er paa N.-Siden af *Mariager Fjord* paa  $56^{\circ} 42'$  ( $43''$ ) N.  $10^{\circ} 06'$  ( $48''$ ) E. to mindre Broer med Beddingsanlæg i Midten under Opførelse. Anlægget er privat.  
(Kort Nr. 110 og 104. Danske Lods II, Side 131. Havnelods, Side 81.)

- 2505. Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland Cementfabrik Havn. Fyr nedlagt.**  
 Det røde faste Fyr paa  $57^{\circ} 03' (48'') N. 9^{\circ} 58' (26'') E.$ , paa den 3die Bro S. fra, er permanent nedlagt.  
 (E. f. S. Nr. 19/1421 1939. Kort Nr. 106 og 104. Danske Lods II, Side 92. Havnelods, Side 29. Fyr-Fort. Nr. 647.)
- 2506. (P). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Fyrbelysning forandres.**  
 Den 15. September d. A. forandres Fyrbelysningen ved *Holstebro-Struer* Havn, som følger:  
 1. Paa W.-Enden af Nordre Mole tændes et nyt Fyr, der skal vise rødt Et-Blink, 30 Blink pr. Min. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde:  $3,4$  Sm. Et 3 m højt, rød- og hvidtribet, cylindrisk Jernskab.  
 2. Det grønne Blinkfyr paa E.-Enden af Vestre Mole (Læmolen) forandres til at vise grønt Et-Blink, 30 Blink pr. Min.  $56^{\circ} 29',_8 N. 8^{\circ} 36',_0 E.$   
 (Kort Nr. 104. Havnelods, Side 95. Fyr-Fort. Nr. 594 og 594 A.)
- 2507. Danmark. Skagerrak. Kaldesignal for Skagen Lodskutter forandret.**  
 Kaldesignalet for *Skagen* Lodskutter er forandret, fra OVXB til OZCW.  
 (Danske Lods II, Side 41.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2508. (T). Norge. Bøkfjorden. Bøkfjord Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**  
 (K. f. F. Nr. 19. Oslo 1939.)  
 Taagesignalet ved *Bøkfjord* Fyr paa c.  $69^{\circ} 52',_0 N. 30^{\circ} 11',_0 E.$  er paa Grund af Reparationsarbejder ude af Virksomhed til c. 1. Oktober d. A.
- 2509. Norge. Molvikpynten. Makkaur Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.**  
 (K. f. F. Nr. 19. Oslo 1939.)  
 Taagesignalet ved *Makkaur* Fyr paa c.  $70^{\circ} 42' N. 30^{\circ} 05' E.$  er atter i Virksomhed.  
 (E. f. S. Nr. 28/2078 1939.)
- 2510. Norge. Sør-Helgeland. Vegøfjorden. Mudvær NE. Grunde.**  
 (E. f. S. Nr. 15/850. Oslo 1939.)  
 Følgende nye Grunde er fundet:  
 a. En Grund med  $1,3$  m Vand 820 m  $68^{\circ}$  fra *Leiskjær* Varde. 6 m-Kurven gaar c. 80 m fra Båen i NW. og SE., c. 50 m i NE. og SW.  
 b. En Grund med 7 m Vand 1400 m  $315^{\circ}$  fra *Leiskjær* Varde paa  $65^{\circ} 35' 18'' N. 11^{\circ} 43' 24'' E.$
- 2511. Norge. Sør-Helgeland. Lisøyråsa. Grunde.**  
 (E. f. S. Nr. 15/851. Oslo 1939.)  
 Følgende Grunde er fundet:  
 a. En Grund med 5 m Vand 490 m  $61^{\circ}$  fra N.-Pynten af *Buoy*.  $65^{\circ} 48' 30'' N. 12^{\circ} 10' E.$   
 b. En Grund med  $4,5$  m Vand 300 m  $224^{\circ}$  fra N.-Pynten af S. *Valskjær*.  $65^{\circ} 49' 02'' N. 12^{\circ} 08' 42'' E.$   
 c. En Grund med  $1,5$  m Vand 230 m  $239^{\circ}$  fra N.-Pynten af S. *Valskjær*.  $65^{\circ} 49' 06'' N. 12^{\circ} 08' 43'' E.$   
 d. En Grund med  $3,5$  m Vand 320 m  $254^{\circ}$  fra N.-Pynten af S. *Valskjær*.  $65^{\circ} 49' 06'' N. 12^{\circ} 08' 35'' E.$   
 e. En tørtliggende Grund 320 m  $270^{\circ}$  fra N.-Pynten af S. *Valskjær*.  $65^{\circ} 49' 09'' N. 12^{\circ} 08' 35'' E.$   
 f. En tørtliggende Grund 430 m  $300^{\circ}$  fra N.-Pynten af S. *Valskjær*.  $65^{\circ} 49' 18'' N. 12^{\circ} 08' 30'' E.$   
 g. Et Skær i Overfladen 310 m  $299^{\circ}$  fra N.-Pynten af S. *Valskjær*.  $65^{\circ} 49' 15'' N. 12^{\circ} 08' 40'' E.$

- 2512. England. Yarmouth og Lowestoft Anduvning. Sømærker flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 41. Trinity House, London 1939.)  
Paa Grund af Tilsanding er nedennævnte Sømærker flyttet, som følger:
1. *South Scroby Spit Buoy* til c. 52° 35' N. 1° 47' E., 2 Sm 108° fra *Nelson's Monument, Great Yarmouth*.
  2. *North East Newcome Buoy* til c. 52° 28' N. 1° 48' E., 2,26 Sm 72° fra *Pakefield Kirke*.
- 2513. England. Smiths Knoll Fyrskib. Nyt Fyrskib udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 40. Trinity House, London 1939.)  
Fyrskibet *Smiths Knoll* paa c. 52° 43' N. 2° 17' E. er ombyttet med et nyt Fyrskib med en Pælemast med Fyrlanternen paa halv Mast.  
Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandret.  
(E. f. S. Nr. 30/2236 1939.)
- 2514. England. Tees Bugt. Vrag findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 1828. London 1939.)  
Vraget, der var rapporteret at ligge sunket paa c. 54° 41' N. 1° 08' W., c. 1½ Sm E. for NE.-Spidsen af *Long Scar*, er forgæves eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 12/866 1938.)
- 2515. Skotland. Firth of Forth. Tønder inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1831. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 31/2288 og 32/2352 1939 annulleres, idet de deri omtalte midlertidig udlagte Tønder atter er inddraget.
- 2516. (T). Skotland. Firth of Forth. Forbudt Ankringsomraade.**  
(N. t. M. Nr. 1776. London 1939.)  
Ankring er indtil videre forbudt inden for et Omraade, der begrænses, som følger:  
Mod Vest: Meridianen 2° 43' W.  
Mod Øst: En Linie fra *Crail* (56° 15' 30" N. 2° 37' 40" W.) i Retningen 149° til SE.-Pynten af *May Island* og derfra i Retningen 199° til *South Carr*.  
Mod Nord og Syd: Kysterne af *Firth of Forth*.  
(Se Tillæg.)

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 2517. England S.-Kyst. Portland. Løb atter aabent for Trafik.**  
(N. t. M. Nr. 1778. London 1939.)  
*East Ship Channel* er atter aaben for Trafik.  
c. 50° 35' N. 2° 25' W.  
(E. f. S. Nr. 17/1261 1939.)
- 2518. (P). England W.-Kyst. Bristol Channel. Portishead. Taagesignal oprettes.**  
(N. t. M. Nr. 1777. London 1939.)  
Omkring 1. September d. A. oprettes ved *Portishead Point Fyr* paa c. 51° 30' N. 2° 46' W. et Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 20<sup>s</sup>.  
Signalet afgives i usigtbart Vejr i Tiden mellem 4 Timer før og 2 Timer efter Højvande.
- 2519. Irske Hav. Isle of Man. Peel. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1812. London 1939.)  
Det hvide, faste Fyr paa Hovedet af den ydre Bølgebryder paa c. 54° 14' N. 4° 41' W. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7<sup>s</sup>.
- 2520. Irske Hav. Isle of Man. Douglas Harbour. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1830. London 1939.)  
Det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Battery Pier* ved S.-Siden af Indløbet til *Douglas Harbour* paa c. 54° 09' N. 4° 28' W. er forandret til at vise afvekslende hvidt og rødt Lys hver 15<sup>s</sup>.

(Se Tillæg.)



## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2521. Frankrig. Chenal du Four. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1816. London 1939.)  
En Grund med 9,1 m Vand ligger paa c. 48° 19' N. 4° 45' W., 1,01 Sm 123° fra *Pointe de St. Mathieu* Fyr.
- 2522. Frankrig. Chaussée du Cap de la Chèvre. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 1816. London 1939.)  
Den i Kortet angivne 9,6 m Dybde paa c. 48° 09' N. 4° 35' W., 1,62 Sm 232° fra *Cap de la Chèvre* Semafor, skal rettes til 8,2 m.
- 2523. Portugal. Cabo Carvoeiro. Oplysning om Taagesignal.**  
(A. a. N. Nr. 14/37. Lissabon 1939.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 32/2366 1939 meddeles, at Taagesignalet ved *Cabo Carvoeiro* Fyr paa c. 39° 22' N. 9° 24' W. er Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 4<sup>s</sup>, Pause 26<sup>s</sup>. (E. f. S. Nr. 32/2366 1939.)
- 2524. Portugal. Peniche. Cabanas Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 15/39. Lissabon 1939.)  
I *Cabanas* Fyr paa c. 39° 21',1 N. 9° 22',6 W. er indlagt en rød Sektor saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:  
a. Hvidt i Pejll. fra 330° til 15°. b. Rødt i Pejll. fra 15° til 90°.  
Synsvidde: 11,5 Sm for hvidt og 9 Sm for rødt Lys.  
Iøvrigt uforandret.
- 2525. Portugal. Peniche. Fortaleza. Nyt Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 15/40. Lissabon 1939.)  
Paa *Fortaleza* Mur ved S.-Enden af *O Redondo* Fort er paa c. 39° 21',0 N. 9° 22',8 W. tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 15,5 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 241° til 286°.
- 2526. Spanien SW.-Kyst. Puerto de Huelva Anduvning. Oplysning om Vrag.**  
(A. a. l. N. Nr. 16/366. San Fernando 1939.)  
Mindste Dybde over Vraget, der ligger sunket paa c. 37° 07',7 N. 6° 49',4 W., 1,375 Sm 220° fra *Punta de Picacho* Fyr, er 0,6 m. Vraget er afmærket med en grøn Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, og som er udlagt c. 40 m SE. for Vraget. (E. f. S. Nr. 18/1484 1937.)
- 2527. Spanien SW.-Kyst. Cadiz Bugt. Bajo La Palma. Lystønde genudlagt.**  
(A. a. l. N. Nr. 16/379. San Fernando 1939.)  
Lystønden *La Palma* er atter udlagt paa Station paa c. 36° 31',3 N. 6° 15',9 W. i 10 m Vand E. for Grunden.
- 2528. (T). Afrika W.-Kyst. Portugisisk Afrika. Ilha de S. Tomé. Lystønde midlertidig inddraget.**  
(A. a. N. Nr. 15/41. Lissabon 1939.)  
Lystønde Nr. 1 ved SE.-Enden af *Ana Chaves Bank* paa c. 0° 21' N. 6° 46' E. er for Tiden inddraget for Eftersyn.
- 2529. Afrika W.-Kyst. Angola. Ponta do Padrão. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 15/44. Lissabon 1939.)  
*Ponta do Padrão* Fyr paa c. 6° 04' S. 12° 20' E. er forandret til at vise grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 7 Sm.
- 2530. Afrika W.-Kyst. Angola. Ponta de Landana. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 15/45. Lissabon 1939.)  
*Ponta de Landana* Fyr paa c. 5° 14' S. 12° 08' E. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Synsvidde: 14 Sm. Et hvidt, firkantet Taarn 33 m E. for det gamle Fyrtaarn.

2531. **Bermudas Øerne. North East Breakers. Tønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 1803. London 1939.)  
*North East Breakers* Tønde er flyttet c. 0,1 Sm S. efter til c. 32° 30' N. 64° 40' W., 5,93 Sm 71° fra *North Rock* Fyr.
2532. **Bermudas Øerne. Mills Breaker. Tønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 1803. London 1939.)  
*Mills Breaker* Tønde er flyttet c. 0,2 Sm i Retningen 149° til c. 32° 24' N. 64° 37' W., 2,0 Sm 32° fra *St. David's Island* Fyr.
2533. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Old Plantation Flat.**  
(N. t. M. Nr. 1790. London 1939.)  
En sort- og hvidmalet Klokketønde med Reflektor er udlagt paa c. 37° 13' N. 76° 04' W., 0,7 Sm 251° fra *Old Plantation Flat* Fyr.
- VII. **Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**
2534. **Mexiko. Coatzacoalcos. Oplysning om Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 1818. London 1939.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 18/1367 1938 meddeles, at det deri omtalte Vrag ikke mere skjuler den hvide Sektor i Fyret paa Bølgebryderen, og altsaa ikke mere er en Hindring for Navigeringen.  
c. 18° 10' N. 94° 25' W.  
(E. f. S. Nr. 18/1367 1938.)
2535. **Bahama Øerne. Great Bahama Bank. Flamingo Cay. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1789. London 1939.)  
Paa Toppen af Højen paa *Flamingo Cay* er paa c. 22° 53' N. 75° 52' W. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 40 m. Synsvidde: 8 Sm. Graamalet Fyrbaake. Fyret er ubevogtet.
2536. **Brasilien. Rio Pará. Oplysning om Lystønden Periquitos.**  
(A. a. N. Nr. 14/67. Rio de Janeiro 1939.)  
Lystønden *Periquitos* paa 1° 20' S. 48° 30' W. er rødmalet og viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>.
2537. **Brasilien. Atalaya Point. Fyrs Beliggenhed.**  
(N. t. M. Nr. 1773. London 1939.)  
*Atalaya Point* Fyr er beliggende paa 0° 36' (54") S. 47° 21' (28") W., c. 1,5 Sm 187° fra den i Kortet angivne Plads.
2538. **Brasilien. Porto de Aracajú. Barra de Propriá. Lystønde forandret.**  
(A. a. N. Nr. 14/68. Rio de Janeiro 1939.)  
Lystønden *Barra de Propriá* paa c. 10° 58' S. 37° 03' W., ved E.-Siden af Løbet, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.
2539. **Chile. Bahia de Mejillones del Sur. Fyr tændt.**  
(B. n. Z. Nr. 182/2366. 's-Gravenhage 1939.)  
Paa 23° 06' 37" S. 70° 28' 10" W. er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Synsvidde: 9 Sm.
2540. **Peru. Islay Bugt. Brennan Point. Bølgebryder opført.**  
(N. t. M. Nr. 1788. London 1939.)  
En Bølgebryder er bygget fra *Brennan Point* i Retningen 13° til *Burt Rock*.  
*Brennan Point*: c. 17° 00' S. 72° 07' W.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2541. Gibraltar Stræde. Gibraltar. Hulk inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1753. London 1939.)  
Hulk Nr. 11 paa c. 36° 09' N. 5° 22' W., c. 0,55 Sm 343° fra *North Jetty* røde Fyr med Formærkelser, er permanent inddraget.
2542. (T). Gibraltar Stræde. Gibraltar. Fyr slukkes midlertidigt.  
(N. t. M. Nr. 1780. London 1939.)  
Fyret paa N.-Enden af S.-Molen vil være slukket fra c. 26. August til 12. September d. A. og Fyret paa S.-Enden af N.-Molen vil være slukket fra c. 13. September til 29. September d. A.  
c. 36° 08' N. 5° 22' W.
2543. Spanien S.-Kyst. Almeria. Punta de la Polaera. Vrag.  
(A. a. l. N. Nr. 16/370. San Fernando 1939.)  
Et Vrag ligger sunket paa 36° 50' (00") N. 1° 59' (33") W.
2544. Spanien E.-Kyst. Puerto de Gandia. Vrag Ijernet.  
(A. a. l. N. Nr. 16/374. San Fernando 1939.)  
Vraget af Motorsejlskibet *Antonio Matutes*, der laa sunket paa c. 38° 59',8 N. 0° 08',9 W., 560 m 246° fra Fyret paa Yderenden af N.-Molen, er fjernet.
2545. Spanien E.-Kyst. Mundingen af Ebro. Cabo Portosa. Fyr tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 16/380. San Fernando 1939.)  
Paa NE.-Siden af *Isla Buda* er paa 40° 43' (07") N. 0° 53' (54") E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,0<sup>s</sup>. Flammens Højde: 54 m. Synsvide: 14 Sm. Fyret er ubevogtet.
2546. Sorte Hav. Circassien. Pitsunda Point NE. Undervandshindring.  
(N. t. M. Nr. 1756. London 1939.)  
En Undervandshindring findes paa c. 43° 10' N. 40° 25' E., 2,7 Sm 67° fra *Pitsunda Point* Fyr.
2547. (T). Marokko. Melilla Anduvning. Islotes Farallones. Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. l. N. Nr. 16/381. San Fernando 1939.)  
*Los Farallones* Fyr paa c. 35° 26',0 N. 2° 57',0 W. er for Tiden slukket.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2548. Afrika E.-Kyst. Tanga Bugt Anduvning. Oplysning om Afmærkning.  
(N. t. M. Nr. 1784. London 1939.)  
1. *Ulenge Reefs* Lystønde er flyttet c. 0,1 Sm S. efter og ligger nu paa c. 5° 03' S. 39° 10' E., 2,45 Sm 76° fra *Ras Kasone* forreste Ledefyr.  
2. Den røde Spidstønde paa c. 5° 03' S. 39° 08' E., der afmærker *Kwawa Reef*, er ombyttet med en rødmalet Lystønde, som viser rødt Et-Blink.
2549. Mauritius. Grand Port. Tønder inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1805. London 1939.)  
Tønderne henholdsvis 1,9 Sm 282°, 1,16 Sm 287° og 1,3 Sm 281° fra *Fouquet Island* Fyr, der er beliggende paa c. 20° 24' S. 57° 46' E., er permanent inddraget.
2550. Forindien W.-Kyst. Cambay Bugt. Bhaunagar Chaunel. Oplysning om Fyrskib og Afmærkning.  
(N. t. M. Nr. 1795. London 1939.)  
1. *Perigez Rock* Fyrskib er flyttet c. 0,17 Sm i Retningen 226° og ligger nu 2,15 Sm 53° fra *Gogha* Fyr, der er beliggende paa 21° 41' (30") N. 72° 16' (30") E.  
2. En rød Stumpstønde er udlagt 3,1 Sm 12° fra *Gogha* Fyr.  
3. Lystønden *Channel Bank* c. 0,73 Sm 309° fra (2) er permanent inddraget.

- 2551. Forindien W.-Kyst. Bombay. Skær afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 1785. London 1939.)  
Et Skær, der er tørt ved Lavvande, og som strækker sig c. 30 m i N.—S. og c. 15 m i E.—W., ligger paa c. 18° 58' N. 72° 51' E., c. 200 m 78° fra NE.-Hjørnet af *Mazagon Bandar*.  
En hvid Spidstønde er udlagt c. 30 m S. for ovennævnte Plads.
- 2552. Ceylon E.-Kyst. Trincomali Harbour. Vagtskib og Lystønder udlagt. Sejl-anvisning.**  
(N. t. M. Nr. 1770. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 20/1524 1939 annulleres og erstattes med:  
1. Et Vagtskib er udlagt 0,15 Sm 305° fra *Ostenberg Point*, der er beliggende paa 8° 32' (30") N. 81° 13' (00") E. Naar Løbet er frit, viser Vagtskibet om Dagen en grøn Ballon og om Natten de almindelige Ankerlanterner.  
2. a. En sortmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt 0,265 Sm 319° fra *Ostenberg Point*.  
b. En sortmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt 0,665 Sm 330° fra *Ostenberg Point*.  
3. Paa Grund af Tilstedeværelsen af Undervandshindringer skal Skibe, anløbende eller forladende *Trincomali Harbour*, passere E. om (1) og (2 a) og W. om (2 b).
- 2553. Malacca Stræde. Penang S.-lige Anduvning. Baake opføres ikke.**  
(N. t. M. Nr. 1757. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 23/1769 1938 annulleres og erstattes med:  
Da det har vist sig umuligt at opføre den paatænkte Baake paa c. 5° 07' N. 100° 15' E. paa *Kra Spit*, er Opførelsen blevet opgivet.  
*Kra Fyrflaade* forbliver paa sin nuværende Plads.
- 2554. Malacca Stræde. Klauk Stræde Anduvning. Angsa Bank. Fyrskib genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1761. London 1939.)  
*Angsa Bank* Fyrskib paa c. 3° 20' N. 101° 00' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 18/1382 1939.)

#### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 2555. Sunda Øerne. Rio Øhav. Kidjang Stræde. Oplysning om Dybde.**  
(B. a. Z. Nr. 185/2415. 's-Gravenhage 1939.)  
I den gravede Kanal E. for *Tg. Tili* er mindste Dybde mellem Afmærkningen nu 6,4 m.  
c. 0° 48',6 N. 104° 36' E.
- 2556. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Tarakan Linkas Red. Grund.**  
(B. a. Z. Nr. 185/2416. 's-Gravenhage 1939.)  
Paa SW.-Kanten af 8 m-Banken er Dybden paa 3° 16' 56" N. 117° 35' 22" E. kun 7½ m.
- 2557. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Koetei Floden. Songa Songa. Boretaarn opført.**  
(B. a. Z. Nr. 185/2417. 's-Gravenhage 1939.)  
I Munden af *Songa Songa* Floden er paa 0° 35' 58" N. 117° 16' 51" E. opført et Boretaarn, der i Retningen 338° er forbundet med Kysten.
- 2558. Kinesiske Hav. Paracel Islands. Crescent Group. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1808. London 1939.)  
Det hvide Blinkfyr paa *Pattle Island* paa c. 16° 32' N. 111° 36' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelses hver 8<sup>s</sup>.
- 2559. Kinesiske Hav. Hainan. Yin Dun. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 1786. London 1939.)  
Et Skær med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. 19° 22' N. 110° 44' E., 17,1 Sm 252° fra *Lorne Rock*.

2560. (T). Kina. Minefare. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1771. London 1939.)  
Det meddeles, at visse Havne, Tilflugtssteder og Anduvningerne dertil ligesom forskellige Bugter og Ankerpladser mellem *Wen Chau* (c. 28° 00' N. 121° 00' E.) og *Tai Sami* (c. 22° 40' N. 115° 20' E.) er spærret med Miner.  
Da Pladserne for og Udstrækningen af Minefelterne er ukendte, tilraades det Søfarende at udvise den største Forsigtighed.
2561. Kina. Yangtze Kiang Anduvning. Tungsha Shoal. Fyr ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 1809. London 1939.)  
Fyret paa c. 31° 05' N. 122° 06' E. er ødelagt.
2562. Australien N.-Kyst. Van Diemen Bugt. Cape Don SE. Grundt Vand.  
(N. t. M. Nr. 30/163. Sydney 1939.)  
Grundt Vand med Dybder af under 10,0 m findes mellem Punkterne 4,1 Sm 138° og 7,2 Sm 137½° fra *Cape Don* Fyr, der er beliggende paa c. 11° 19' S. 131° 46' E.
2563. Australien N.-Kyst. Van Diemen Bugt. Hinkler Patches. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 39/163. Sydney 1939.)  
Paa *Hinkler Patches* er paa nedennævnte Steder fundet følgende Puller:  
a. 3,6 m 2,3 Sm 151° og b. 9,1 m 2,2 Sm 128° fra Triangulationsmærket paa *Soldier Point*, der er beliggende paa c. 11° 29' S. 131° 32' E.
2564. Australien N.-Kyst. Van Diemen Bugt. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 29/159. Sydney 1939.)  
a. En Grund med 4,5 m Vand er fundet 13,5 Sm 254° fra *Mount Roe*.  
b. En Grund med 2,1 m Vand er fundet 12,8 Sm 244° fra *Mount Roe*.  
c. Grundt Vand med Dybder under 5,4 m findes mellem (a) og (b).  
c. 11° 31' S. 132° 05' E.
2565. Australien. Queensland. Curtis Channel. Grund.  
(N. t. M. Nr. 29/158. Sydney 1939.)  
En Grund med 16,4 m Vand rapporteres at ligge paa c. 23° 51' S. 151° 59' E., 14,2 Sm 55° fra *Outer Rock*.
2566. New Zealand. North Island. Wangamumu Harbour og Anduvning. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1758. London 1939.)  
a. En Grund (Klippe) med 12,3 m Vand er fundet 0,63 Sm 279° fra N.-Spidsen af *Wangamumu* SE.-Pynt, der er beliggende paa 35° 15' (30") S. 174° 20' (00") E.  
b. Et Skær med under 1,8 m Vand er fundet 1,48 Sm 346° fra den i (a) nævnte Pynt.
2567. New Zealand. North Island. Cape Brett. Skær. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1758. London 1939.)  
a. Et Skær, der er tørt ved Lavvande, ligger 1,7 Sm 168° fra *Cape Brett* Fyr, som er beliggende paa 35° 10' (30") S. 174° 19' (30") E.  
b. Et Skær med under 1,8 m Vand ligger 1,13 Sm 146° fra *Cape Brett* Fyr.  
c. En Grund (Klippe) med 7,8 m Vand ligger 0,3 Sm 309° fra *Cape Brett* Fyr.  
d. Højden af den lille Ø c. 1,4 Sm 155° fra *Cape Brett* Fyr er 3,8 m, og ikke som angivet i Kortet 0,6 m.  
e. Fyret, Kystlinien og Øerne i Nærheden af *Cape Brett* er unøjagtigt aflagt i Kortet og forholdsvis ukorrekt.
2568. New Zealand. North Island. Whale Rock E. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1758. London 1939.)  
En Grund (Klippe) med 8,7 m Vand ligger paa c. 35° 11' S. 174° 12' E., 0,52 Sm 318° fra *Red Island* Baake.
2569. New Zealand. North Island. Port Russel. Oplysning om Skær.  
(N. t. M. Nr. 1758. London 1939.)  
I *Veronica Channel* ligger paa 35° 18' (30") S. 174° 07' (00") E., 0,172 Sm 309° fra det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Opua Wharf*, et Skær med under 1,8 m Vand. En rød Tønde er udlagt tæt NE. for Skæret.

2570. New Zealand. North Island. New Plymouth. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1737. London 1939.)  
Det grønne Blinkfyr paa Hovedet af Bølgebryderen paa c. 39° 03' S. 174° 02' E.  
er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Fyret er ubevogtet.
2571. New Guinea SW.-Kyst. Kamrau Bugt. Undervandshindring.  
(B. a. Z. Nr. 185/2418. 's-Gravenhage 1939.)  
En Undervandshindring rapporteres at ligge c. 2250 m 295° fra N.-Pynten af *Serotte Island*, der er beliggende paa c. 3° 34',<sub>2</sub> S. 133° 37',<sub>7</sub> E.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

2572. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.  
(N. t. M. Nr. 1849. London 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2483 1939 meddeles, at man paa Grund af Isforholdene er gaaet over til at anvende den normale *Rute C* saavel for E.-gaaende som for W.-gaaende.  
E.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 42° N.  
W.-gaaende Skibe skal skære Meridianen 50° W. paa 43° N.  
(E. f. S. Nr. 33/2483 1939.)

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller  
Bogs Nr. *England:*
- R 1414 Anchorages in the Solomon islands.  
R 214 South Pacific. — Solomon islands.  
R 382 Fiji. — Vanua Levu.  
R 1315 Bermuda. — The Narrows and St. George's harbour.  
R 3605 China. — Hong Kong to Mirs bay.  
N New edition of Eastern Archipelago Pilot, Vol. IV.  
T Supplement No. 8 to Mediterranean Pilot, Vol. III.  
N Admiralty Tide Tables, Part I, 1940.  
N 1271 Plans on east coast of Korea. — Zozan wan. — Yuki ko. — Rashin ko. — Seishin ko. — Joshin ko.  
N 3867 Cuba, western sheet.  
Limits. — Lat. 20° 58½' — 23° 49' N.  
Long. 80° 20' — 85° 21½' W.
- R 126 North Sea. — Heligoland.  
R 1469 Solomon Islands. — Guadalcanal and Florida islands.  
R 2113 Anchorages on the west coast of Sicily.  
† 1271 Bays and anchorages on east coast of Korea.  
† 1186 Korea. — Chosan wan.
- Tyskland:*
- N D. 216 Reede von List.  
N Nautisches Jahrbuch 1940.
- Estland:*
- N 18 Pakri (Osmussaar—Naissaar).

## Tillæg.

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

2573. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogø Vinkelfyr atter tændt. Midlertidig Ledefyrlinie nedlagt.  
*Bogø Vinkelfyr* paa  $54^{\circ} 56' 10''$  N.  $11^{\circ} 59' 54''$  E. er atter tændt og i Orden og den midlertidig oprettede Ledefyrlinie nedlagt.  
 (E. f. S. Nr. 20/1487 1939. Fyr-Fort. 732.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2574. (T). England. Harwich. Ledefyr slukkes midlertidig.  
 (N. t. M. Nr. 1836. London 1939.)  
 I Tiden fra den 29. August d. A. og indtil videre slukkes *Harwich Harbour* Ledefyr:  
 a. Forfyr, rødt Lys med Gruppe-Formørkelser paa *Felixstowe Pier*.  $51^{\circ} 56'$  ( $50''$ ) N.  $1^{\circ} 19'$  ( $10''$ ) E.  
 b. Bagfyr, rødt Lys med Gruppe-Formørkelser c.  $0,16$  Sm  $15^{\circ}$  fra (a).

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

2575. England W.-Kyst. Bristol Channel. Bull Point N. Grund.  
 (N. t. M. Nr. 1850. London 1939.)  
 En Grund med  $9,6$  m Vand ligger paa c.  $51^{\circ} 14'$  N.  $4^{\circ} 13'$  W.,  $2,1$  Sm  $353^{\circ}$  fra *Bull Point Fyr*.  
 Grunden er ikke nærmere undersøgt.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

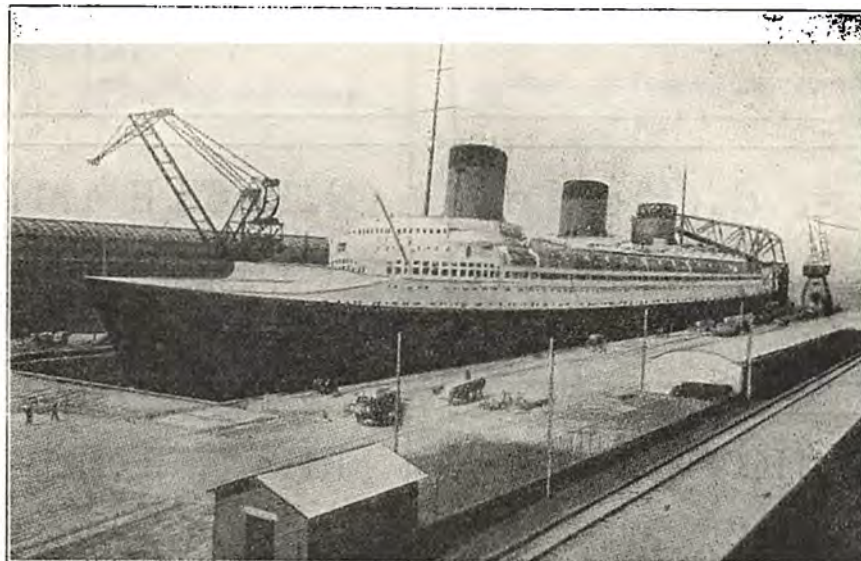
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES  
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING  
DIESEL OIL BUNKERING  
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering in le Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.  
SHELL Huset . COPENHAGEN, V.



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

FREDERICIA

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRÖCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAQT 1876)  
**FREDERICIA**

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

HOBRO

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.  
»Maritime«

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HORSSENS

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**WILH. CHR. BECH**

Indeh. AAGE RASMUSSEN

**HORSSENS**

Telefon 23-24-34  
Statstelefon 5

Telegram-Adresse:  
»BRØKERBECH«

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)  
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.  
»BERGSMITHS«

**HANS OLESENS Eftf.**

Indeh. BJØRN FINSEN

**HORSSENS**

Telefon 45-294  
Statstelefon 10

Telegram-Adresse:  
»OLESENS«

KJØGE

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

ODENSE

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.  
H. C. Friis

TELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830

**ODENSE**

TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 35

TORS DAG 31. AUGUST 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### USIKKERHEDEN

Den forløbne Uge har været saa rig paa Sensationer og ført os saa nær til Afrunden som aldrig før. Det synes, som om man nu fra alle Sider er opsat paa at føre Nervekrigen videre til den bitre Ende, men iøvrigt kan ingen spaa noget, ikke se blot én Dag frem i Tiden. Naar en Mastodont-Sensation som den bolschevnikiske-nazistiske Traktat kommer væltende, hører alt jo op. At overbyde den er næsten umuligt. Men bagved lurer den tragiske Baggrund, Krigen, der i denne forløbne Uge Gang paa Gang har syntes uundgaelig, og som man stadig ikke kan se, hvordan skal kunne undgaas. Men den maa det, for hele Europas Skyld. Det kommer mest kynisk frem i en Kommentar fra sovjetrussisk Side, hvori det hedder, at man derfra vil se til, mens de to Parter udmatter hinanden og saa først gribe ind, naar Øjeblikket er kommet og det delvis ødelagte Europa modent til — Verdensrevolutionen. Det er jo unægtelig hyggelige Udsigter, og ikke mindst af denne Grund er det nødvendigt, at Krigen undgaas. Europa vil ikke kunne overleve den.

Blandt de utallige Henstillinger til dem, der har Ansvaret for, hvis en Krig udbræder, vejer Kong Leopold af Belgiens, afgivet paa de syv Oslo-Magters Vegne, tungt. Det hedder bl. a. deri:

Verden gennemlever en Periode af Højspænding, der truer med at umuliggøre ethvert normalt Samarbejde mellem Landene. Store Lande træffer Forholdsregler, der praktisk laget svarer til Mobilisering af deres væbnede Styrker. Maa de smaa Magter ikke befrygte at blive Ofre for en eventuel Konflikt, i hvilken de inddrages mod deres Ønske, trods deres Vilje til uopvistedelig Uafhængighed og deres faste Beslutning om at være neutrale, og er de ikke udsatte for at blive Genstand for Aftaler, der er truffet udenom dem?

Selv om det ikke kommer til aabne Fjendtligheder, trues Verden af økonomisk Sammenbrud. Mistro og Mistillid hersker, hvorhen man ser, vi har set Opmarch af Grupper, der slaar i Vaaben overfor hinanden, Forberedelser træffes til en europæisk Krig med alle dens Rædsler. Skal vor Verdensdel begaa Selvmord i en frygtelig Krig, hvor der hverken vil findes Sejrherrer eller besejrede, men hvor de aandelige og materielle Værdier, der er skabt ved Aarhundreders Civilisation, vilde gaa under?

Krigspsykosen trænger ind i Menneskenes Sind, og den offentlige Mening giver mere og mere efter for den Forestilling, at den staar overfor det uafværgelige, skønt den er fuldkommen paa det rene med, hvor uafaltesig en Katastrofe Krigen vil være for hele Menneskeheden. Det er paa Tide, at der trædes op imod en saa fortvivlet Selvopgivelse.

Der findes ikke et Folk — det tør vi fastslaa med Styrke — som ønsker at sende sine Sønner ud i Døden for at berøve andre Nationer en Ret til at leve, som det kræver for sig selv.

Det er rigtigt, at Staternes Interesser ikke falder sammen, men findes der Interesser, som det ikke vilde være uendeligt meget bedre at forlige med hinanden forud for en Krig end efter den? Maatte Verdens Samvittighed vaagne op, den yderste Ulykke kan endnu afværges, men det har Hast. Begivenhedernes Udvikling kan hurtigt gøre enhver direkte Kontakt endnu vanskeligere.

Men dette maa man ikke miskende. Skal Retten kunne leve, maa den støtte sig paa et sikkert Fundament, og den Fred, vi ønsker, er en Fred, der bygger paa Respekten for alle Nationers Ret. En varig Fred kan ikke hvile paa Magten, men kun paa et moralsk Grundlag.

Byder Fornuften ikke, at man standser med Ordkrigen, med Ophidselserne og med Truslerne og gaar ind paa at drøfte de foreliggende Problemer. Vi gør os til Talsmand for det Ønske, at de Mænd, der bestemmer over Begivenhedernes Forløb, maa gaa ind paa at lade deres Uoverensstemmelser og deres Krav blive Genstand for en fri og aaben Forhandling i en Samarbejds Aand.

## I ANLEDNING AF DEN VERDENSPOLITISKE SITUATION

Den truende Krig har baade herhjemme og rundt om i Verden medført utallige forberedende Forholdsregler, og det gælder ikke mindst indenfor Skibsfarten:

### Advarsel til danske Skibe.

I Henhold til Lov om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare instrueres alle danske Skibe, ogsaa de, der allerede er under Vejs, om indtil videre ikke at anløbe Danzig, Neufahrwasser og Gdynia.

Meddelelsen er udsendt af Krigsforsikringen for danske Skibe.

### Danske Skibe i Østersøen

Søfartsraadet har udsendt en Opfordring til alle danske Skibe i Østersøen om at aflytte den danske Radio med Opmærksomhed, især omkring Meteorologisk Instituts og Radioavisens Udsendelser.

Iøvrigt er der i disse Dage blevet indført et fælles Kaldesignal for officielle Udsendelser til alle danske Skibe. Kaldesignalet, der lyder O X X O, er indført paa Søfartsministeriets Initiativ efter Forhandling med Telegrafvæsenet og vil blive benyttet af Kyststationerne, naar man ønsker udsendt Meddelelser af officiel Karakter til danske Skibe i et bestemt Omraade.

### Radio-Avisen i Krisetiden

Radioavisens Udsendelser vil indtil videre komme Kl. 8,00, 11,10, 12,15, 17,40, 19,00, ca. 22,00, ca. 23,00 og Kl. 24,00.

Søndag Kl. 8,45, 11,40, 19,00, ca. 22,00, ca. 23,00 og Kl. 24,00.

Imidlertid skal tilføjes, at alle Forholdsregler nu er truffet, og med Hensyn til Skibsfarten er alt i Orden hvad angaar de mange forskelligartede Forsikringer o. s. v.

## DANMARKS STILLING UDADTIL

Det for os saa afgørende Spørgsmaal i de kritiske Dage, som kommer, bliver vor Stilling udadtil. Udenrigsminister, Dr. Munch har Søndag paa Anmodning af en Korrespondent til det engelske Reuter-Bureau fremsat en Udtalelse, hvori det bl. a. om Danmarks Stilling hedder:

Vi er fast besluttet paa at bevare vor Neutralitet i en hvilken som helst Krig, og vi er overbevist om, at vi kan gøre det. Vi vil haabe, at vi kan opretholde vor Handel baade med Storbritannien og med Tyskland efter de normale Retningslinier. Naturligvis vil der, hvis en Krig indtræder, blive ført særlige Forhandlinger, for det er vor Opfattelse, at de nuværende Handelsoverenskomster kan opretholdes. En lignende Plan gennemførtes udmærket i den sidste Krig, da Tyskland ikke lagde Vanskeligheder i Vejen for Danmarks Handel med Storbritannien, og jeg ser ikke nogen Grund til, at dette System ikke paa ny skulde kunne holde. Kun paa denne Basis kan Danmark fortsætte sin Indførsel, hvoraf Eksporten naturligvis afhænger.

Paa et Spørgsmaal om Danmarks Neutralitetsværn svarede Dr. Munch: Naar De spørger mig, om en Situation kunde opstaa, under hvilken Danmark vilde blive stillet overfor Nødvendigheden af at forsvare sin Neutralitet, kan jeg svare, at vi har en Hær og en Flaade for at bevare vor Neutralitet, men jeg føler mig overbevist om, at vi ikke skal blive nødt til at bruge Hæren og Flaaden. Det er i begge Partes In-

teresse, at vor Neutralitet bliver respekteret, og jeg er sikker paa, at baade Sverige, Norge og Finland er ligesaa besluttet paa og i Stand til at bevare deres Neutralitet. I Tilfælde af en Krig mener jeg, at de skandinaviske Regeringschefer vil mødes for at forhandle om deres fælles Problemer. Under den sidste Krig blev det en Sædvane, at de tre Konger mødtes, men næste Gang vil Finlands Præsident deltage.

### DANZIG OG GDYNIA

Udviklingen af Trafikken paa de to i Øjeblikket saa aktuelle Havne Danzig og Gdynia kan nok give Grund til Eftertanke. I de første Aar efter Verdenskrigen (1920—23) var Danzigs Havn hovedsagelig Omladningsplads for den omfangsrige Levnedsmiddelimport, som Polen indførte fra det oversøiske Udland for at sikre sin Befolkning. Fra 1924 indtraadte imidlertid en betydelig Ændring: Den polske Regering havde stabiliseret Valutaen, formindsket Indførslen og forceret Udførslen. I 1925 udbrod den tysk-polske Toldkrig, hvorigennem Polens Anstrengelser for egen Søhandel blev forøget. Den engelske Kularbejderstrejke i 1926 gav Polen Chance for at forøge sin Kuleksport betydeligt.

I 1924 var det, at Polen, for at faa en yderligere Adgang til Havet, anlagde den polske Havn Gdynia. Da den polske Udenrigshandel dog ikke forøgedes i den Grad, at der kunde beskæftiges to Havne, maatte denne nye Havns Oprettelse ganske naturligt virke til Skade for Danzig, saa meget mere som Gdynia fik Støtte fra den polske Stat. Gdynia Havn udviklede sig med vældig Hast. Allerede i 1933 havde den overfløjet Danzig.

Den samlede Vareomsætning over de to Havne har i en Aarrække været følgende:

	Danzig Tons	Gdynia Tons
1929 .....	8,559,649	2,822,502
1930 .....	8,231,094	3,625,748
1931 .....	8,330,505	5,300,114
1932 .....	5,476,051	5,194,287
1933 .....	5,152,975	6,105,866

Da Nazisterne kom til Magten i Tyskland, anstrengte de sig for at forbedre Stillingen for Danzig. Saaledes blev der 5. August 1933 undertegnet en tysk-polsk Overenskomst om Udnyttelsen af Danzigs Havn fra Polens Side. Aftalen traadte i Kraft med Udgangen af 1933 og blev senere to Gange forlænget, sidste Gang i Januar 1937. Ja tre, indtil Udgangen af 1939. Alligevel betød det ingen saa afgørende Forbedring for Danzig — i de første Aar tværtimod — at Forholdet mellem Gdynia og Danzig reguleredes. De senere Aars Tal ser saaledes ud for den samlede Vareomsætning:

	Danzig Tons	Gdynia Tons
1934 .....	6,368,944	7,191,913
1935 .....	5,102,778	7,474,443
1936 .....	5,628,156	7,742,496
1937 .....	7,200,671	9,006,177
1938 .....	7,131,752	9,173,438
For indeværende Aar, Jan.—Juni	4,034,100	5,042,340

Som man ser en stadig og betydelig Forøgelse for Gdynia, medens Danzig indtil i Aar omtrent stagnerer. Talrige Importvarer gik over Gdynia i Stedet for over Danzig, og denne Udvikling har været stærkt benyttet i den politiske Propaganda i den sidste Tid fra tysk Side. Gdynia har vokset sig stor paa Danzigs Bekostning, og hvad behøver Polen Danzig til, naar det har Gdynia, hedder det. Saa let løses Problemet dog ikke, men at Udviklingen gaar Danzig imod, er en uomstødelig Kendsgerning.

### KRIGSFORSIKRINGSPRÆMIERNE

De Forhøjelser af Krigsrisikopræmierne for Varer, som Institute of London Underwriters har vedtaget, drejer sig om Scalerates, der fastsættes for det frie Marked. Præmierne er blevet forhøjet til  $1\frac{3}{4}$  pCt. for Rejser paa Middelhavet, til  $1\frac{1}{2}$  pCt. for Rejser paa Østersøen og 2 pCt. for Rejser paa Sortehavet. Det er de samme Rater, som var gældende under Krisen i April Maaned.

Krigsforsikringspræmier for Transitvarer paa tyske og italienske Havne fastsættes kun efter Assurandørernes Skøn.

Mandag den 28. August meldes yderligere fra London: Der er i Dag foretaget nye Forhøjelser af Krigsrisikopræmierne. Flere af Forhøjelserne er paa over 100 pCt. For Middelhavet er ansat en forhøjet Tillægspræmie, og der er ikke sat nogen fast Præmie for Fart paa Murmansk eller Østersøen. De ansatte Præmier omfatter ikke Skibe under tysk eller italiensk Flag eller Interesser og ikke Transit over Tyskland, Italien eller deres Besiddelser.

Ogsaa det danske Krigsforsikrings Institut for Varer har den 24. August besluttet at foretage en Række Præmieforhøjelser, der i vidt Omfang følger de Forhøjelser, der Dagen før foretoges af de engelske Assurandører. Disse Forhøjelser suspenderedes iøvrigt senere, og der ventes nye Reguleringer, især i Betragtning af de nye engelske Forhøjelser.

Institutet holdt en Række Møder om Spørgsmaalet Krigs-Præmierne for Mejeriprodukter, Flæsk og Æg ansattes noget lavere end de øvrige Præmier, og der foretoges ikke nogen Forhøjelse af Præmierne mellem danske Havne indbyrdes og mellem danske Havne og Havne i Sverige, Norge og Finland (ikke øst for Kotka).

For Afsejling inden 48 Timer gælder for danske Havne en Præmie paa  $\frac{1}{20}$  Procent, medens der mellem danske Havne og Havne i Sverige, Norge og Finland (ikke øst for Kotka) beregnes  $\frac{1}{8}$  pCt. Til andre Havne i Østersøen er Præmien  $\frac{1}{2}$  pCt. (en Tredobling siden den 12. Juni), til tyske Nordsøhavne  $\frac{1}{2}$  pCt. (Firedobling), Holland og Belgien  $\frac{1}{4}$  pCt. (Foredobling), Storbritanniens Øst- og Sydkyst  $\frac{3}{8}$  pCt. (Tredobling), Storbritanniens Vestkyst og Irland samt franske Nord- og Vestkysthavne  $\frac{1}{2}$  pCt. (Firedobling).

Endvidere ansattes en Række Præmier, der gælder for Afsejling inden syv Dage. Tallet i Parentes angiver Præmien den 12. Juni i Aar. Til Portugal, spanske og marokkanske Atlanterhavshavne, Kanariske Øer og Madeira, Gibraltar og Tanger beregnes  $\frac{1}{2}$  pCt. ( $\frac{1}{4}$ ), Middelhavshavne  $\frac{3}{4}$  ( $\frac{3}{8}$ ), Sortehavshavne 2 ( $\frac{1}{16}$ ), U. S. A. og Kanada, Golfen og Vestindien  $\frac{1}{2}$  ( $\frac{3}{16}$ ).

Hvad angaar Præmien for Mejeriprodukter, Flæsk og Æg, er den uforandret  $\frac{1}{10}$  pCt. henholdsvis  $\frac{1}{8}$  pCt. fra Esbjerg til Storbritanniens Østkyst og fra andre danske Havne til Storbritannien. Fra Esbjerg og andre danske Havne til Antwerpen, Dunkerque og Holland er den forhøjet fra  $\frac{1}{8}$  til  $\frac{1}{4}$  pCt.

Fra Esbjerg og andre danske Havne til tyske Nordsøhavne er Præmien forhøjet fra  $\frac{1}{8}$  til  $\frac{1}{2}$  pCt., medens den fra Gedser til Warnemünde med dansk eller tysk Færge er uforandret  $\frac{1}{16}$  pCt.

Endvidere kan meddeles, at Fiskefartøjer inddrages under Krigsforsikringsloven; den Lov, hvorved der i Maj oprettedes en »Krigsforsikring for danske Skibe,« rummede i sin Prg. 5 en Bestemmelse om, at visse Kategorier af Skibe er undtaget fra Forsikring, derunder Fiskefartøjer, med mindre det gennem Handelsministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri bestemmes, at ogsaa Fiskefartøjer skulde inddrages under Krigsforsikringen.

De to Ministerier har imidlertid forlængst bestemt, at de skal inddrages under Loven.

## STORBRIANNIENS KULEXPOR T I FØRSTE HALVDEL AF 1939

Den officielle engelske Statistiks Tals vedr. Storbritanniens Eksport af Kul til Danmark i indeværende Aars første 6 Maaneder sammenlignet med de tilsvarende Maaneder i de to foregaaende Aar foreligger nu. Udførselstallene for de tre Halvaar som Helhed stiller sig som følger:

	Mængde (Tons)	Værdi (£)
Jan.—Juni incl.		
1937 .....	1,620,616	1,314,097
1938 .....	1,378,135	1,234,216
1939 .....	1,779,164	1,545,049

Som det heraf vil ses, er Eksporten i det omhandlede Tidsrum gaaet frem sammenlignet med den tilsvarende Periode af 1938, saavel efter Mængde som efter Værdi, nemlig med henholdsvis 401,029 Tons og £ 310,833.

Storbritanniens Totalafskibninger af Eksportkul i Januar/Juni 1939 er i Statistiken opført med 18,481,788 Tons mod 17,503,113 Tons i samme Periode i Fjor, og der er ligeledes en Stigning i Værdien, nemlig fra £ 18,277,044 til £ 18,682,451, til Trods for en væsentlig Nedgang i Eksporten til Frankrig, der dog stadig er Hovedaftager (2,565,410 Tons til en Værdi af £ 2,673,559 i Januar—Juni i Aar mod 3,73,821 Tons respektive £ 3,536,656 i 1938).

## TRAMPTONNAGENS FORNYELSE

I adskillige Lande har Trampskibsflaaden i de senere Aar ført en haard Kamp for Tilværelsen. Det gælder ikke mindst i et Land som Sverige, hvor Bemandingslovgivningen, efter hvad det hedder i »Svensk Sjöfartstidning«, var Draaben, som fik Bægeret til at løbe over. Det gik ikke længer udover de store Underholdsomkostninger til den gamle Tonnage ogsaa at skulle føje de Ændringsarbejder, som en forøget Bemanding vilde medføre. Allerede forud var svensk Trampfart paa Grund af de store Driftsomkostninger gaaet tilbage, saaledes at Sveriges Handelsflaade i sin Helhed i de senere Aar har faaet en i Sammenligning med flere andre særlig ugunstig Udvikling. Det er Pengene til Tonnagens Modernisering, der mangler. Den ældre Tonnage forsvinder, men Tilvæksten formaar ikke at holde Skridt med Afgangen.

Studerer man Lloyds Registers sidste Statistik finder man ganske betydelige Forandringer i Sammensætningen af de forskellige Landes Handelsflaader. Motorskibene fortsætter deres Sejrstog. Selv Tanktonnagen vokser kraftigt.

Efter den store Nedgangsperiode i Aarene 1931—35, da Verdens Handelsflaade formindskedes med over 5.2 Mill. Bruttotons, indtraadte en Opgang fra Midten af 1935 først og fremmest forarsaget af Statsstøtten i forskellige Lande. Da hen paa Efleraaret 1936 den kraftige Stigning paa Verdensfragtmarkedet gjorde sig gældende med rigelig Lasttilgang og Tonnageknaphed, blev alle Værfter hurtigt fyldt, saa at Verdenshandelsflaaden fra Juni 1936 til Juli 1937 fortsatte Højkonjunkturen. Da den var ovre, var der paa Værfterne en Mængde Bestillinger paa Leverancer til de følgende Aar. Dette havde til Følge, at Verdensflaaden i Perioden 1937—38 forøgedes med 1.561.000 Tons og i den sidste Periode 1938—39 med 1.593.000 Tons. Dermed er den kommet op paa 69.440.000 Bruttotons, det vil sige kun 691.000 Tons mindre end i Rekordaaret 1931.

Af denne Totaltonnage udgør 68.509.000 Tons Dampere og Motorskibe, hvilket er en Stigning fra 1938 paa 1.639.000 Tons, mens Sejlskibsflaaden gik tilbage med 46.000 Tons og nu kun er 930.000 Tons.

Der er 6 Lande, hvis Handelsflaade er gaaet tilbage

siden 1931. Til disse hører først og fremmest Storbritannien, med en Formindskelse af ca. 2.125.000 Bruttotons. Derefter kommer U.S.A. med 1,43 Million Tons, videre Frankrig, Holland og Sverige samt endelig Spanien, hvis Tonnage som Følge af Borgerkrigen er gaaet ned til 900.000 Tons. I Modsætning til denne negative Udvikling har Japan forøget sin Handelsflaade med 1.314.000 Tons, Norge med 772.000 Tons, Grækenland med 383.000, Tyskland 257.000, de engelske Dominions 178.000, Italien 152.000 og Danmark 42.000.

Forøgelsen af Italiens Handelsflaade omfatter hovedsagelig ældre, under Krigen med Abessinien fra andre Lande indkøbte Skibe.  $\frac{2}{3}$  af Grækenlands Forøgelse hidrører ogsaa fra ældre Tonnage, mens den norske næsten udelukkende er Nybygninger. Japan har navnlig efter den kinesiske Krigs Udbrud erhvervet mange gamle Skibe.

I Spørgsmaalet om Tonnagens Alder staar Japan dog forrest med de mest moderne og økonomiske Skibe — under 5 Aar —, som udgør 27,5 pCt. af hele Flaaden. Derefter kommer Norge med 24,6 pCt., Holland med 22,5, Storbritannien med 21,1, Tyskland med 19,9 pCt., Danmark med 16,6 pCt., Sverige med 15 pCt.

Hvad man i Sverige stærkt understreger er, at Kapitalen paany skal faa Tillid til Trampfarten. Dette Erhverv er under svensk Flag kørt fast, og det behøver en ekstra Opnuntning for at komme i Gang igen. Hvordan det skal ske er Spørgsmaalet, der ikke er saa lige til at løse.

## NEW ZEALANDS SKIBSFART

Ved Udgangen af Aaret 1937 fandtes der i New Zealand ialt 482 Skibe, sammenlignet med 483 ved Udgangen af det foregaaende Aar. Bruttotonnagen af disse Skibe udgjorde 186,525 Tons eller ca. 2,000 Tons mindre end Aaret forud, og Nettotonnagen faldt fra 101,106 Tons til 99,542 Tons.

Af det samlede Antal indregistrerede Skibe var 158 Dampskibe, 273 Motorskibe og 51 Sejlskibe.

I Auckland var indregistreret 288 Skibe med en Nettotonnage paa 16,424 Tons, medens der i Wellington kun var indregistreret 76 Skibe men med en langt større Nettotonnage, nemlig 57,673 Tons.

New Zealand blev i 1937 anløbet af 634 Skibe med en samlet Nettotonnage paa ca. 3 Millioner Tons. De tilsvarende Tal for Aaret forud var 638 Skibe med en Tonnage paa ca. 2,9 Millioner Tons.

De vigtigste Afskibningshavne var:

	Skibe	Tons
Auckland .....	232	ca. 1,310,000
Wellington .....	163	ca. 816,000
Lyttelton .....	37	ca. 179,000
.....Invercargill	36	ca. 107,000

Ni i Danmark indregistrerede Skibe med en samlet Nettotonnage paa 24,649 Tons anløb New Zealand med Last.

## VERDENSPRODUKTIONEN I 1938

Folketforbundets Aar bog »World Production and Prices«, der lige er udkommet, viser, at Verdensproduktionen i 1938 laa lidt lavere end i 1937. Raastof-Produktionen faldt med 2 pCt., hvorimod Produktionen af Korn og Foderstoffer viste Fremgang. Fremstillingen af fabrikerede Raastoffer — Staal, Træmasse o. desl. — faldt 9 pCt. og Produktionen af Færdigvarer 7 pCt. Verdens samlede Handelsomsætning faldt med 8 pCt.

Nedgangen i 1938 kan føres tilbage til den industrielle Depression, som begyndte i U. S. A. i 2. Halvaar 1937 og gradvis paavirkede andre Lande. Nedgangen ophørte omkring Midten af 1938, og i alle betydende

Lande viser Produktionen nu Fremgang. Faktisk er Niveaueet fra 1937 passeret adskillige Steder.

Det paavises i Bogen, at de dybt gaaende Strukturændringer, som er foregaaet i de senere Aar, har vanskeliggjort en rent økonomisk Analyse af den økonomiske Udvikling i Verden. Det mere eller mindre ensartede verdens-økonomiske System, som var blevet genopbygget i 1920'erne, er brudt sammen. Bortfaldet af en fælles Møntfod, den tiltagende nationalistiske Handelspolitik, de autarkiske Bestræbelser og den aktive Konjunktur-Periode Politik, som drives af adskillige Lande, har medført, at der er opstaaet en Række Grupper af økonomisk mere eller mindre uafhængige Lande, indenfor hvilke der er Rum for stærkt divergerende Tendenser. Denne Udvikling er i den seneste Tid blevet forstærket derved, at de nationale Anstregelser koncentrerer om Oprustningen. Tidligere Tidens Erfaringer er derfor ikke længere nogen sikker Vejledning med Hensyn til den fremtidige Udvikling. Man maa være forberedt paa, at disse centrifugale Tendenser fremdeles vil gøre sig gældende, saa længe den herskende politiske Uro vedvarer.

Produktionen i 1938 genspejler den almindelige Usikkerhed, de herskende Tendenser er vidt forskellige fra det ene Land til det andet, og de verdensomfattende Gennemsnitstal giver kun et ufuldkomment Billede af disse skiftende Tendenser.

### DANSKE AKTIESELSKABER

Ved Begyndelsen af 1939 havde Danmark ialt 7173 Aktieselskaber med en samlet Aktiekapital paa over 2,1 Millard Kr. Det nøjagtige Beløb er 2153 Mill. Kr. Af Statistisk Departements Opgørelse, der nu er udsendt, fremgaar det, at Netto-Resultatet for 1938 var en Fremgang paa 14 i Antallet af indregistrerede Selskaber, medens Kapitalen steg med ialt 33 Millioner Kroner.

Tilgangen fordeler sig med 34,8 Mill. Kr. paa 334

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Organisering af Direktionerne for den statslige Skibsfart og for Statshavnene i Tyrkiet

Ved Lov af 20. December 1937 oprettedes den saakaldte Denizbank (den maritime Bank), hvortil blev henlagt Forvaltningen af samtlige Statsrederier og alle i Forbindelse med Søfarten staaende Anliggender i det Øjemed, at Opbygningen af den tyrkiske Skibsfart kunde udvikles efter ensartede Principper.

Den af Denizbank udfoldede Virksomhed viste sig imidlertid ikke at opfylde de stillede Forventninger, og Regeringen har derfor set sig nødsaget til at afløse Banken med to Generaldirektioner henholdsvis for den statslige Skibsfart og for Statshavnene, saaledes at begge Administrationer er knyttet til Trafikministeriet. Den paagældende Lov har Nr. 3633 og er af 12. Juni d. A.

Ved Lovens Art. 2 anvises der Generaldirektionen for den statslige Skibsfart følgende Opgaver:

- Regelmæssig Skibsfart paa de tyrkiske Kyster.
- Regelmæssig Besørgelse af Skibsfartstrafikken paa Istanbuls (derunder Linjen til Yalova) og Izmir's Forstæder.
- Forvaltning af Redningsvæsenet.
- Udførelse af Lods- og Sløbetjeneste.
- Skibsfarten paa Søen Van.

Samtlige disse Virksomheder skal forvaltes som Statsmonopol, medens det derudover er Generaldirektionen tilfaldt, men ikke som Monopol, at drive Passager- og Fragtfart paa Havel, Indsøerne, Floderne og Kanalerne samt at bygge og reparere Skibe. Ogsaa de Statspræsidenten tilhørende Fartøjer forvaltes af Generaldirektionen, og de dertil nødvendige Midler forudses hvert Aar paa Trafikministeriets Budget (Art. 3).

Ifølge Lovens Art. 4 paahviler det Generaldirektionen for Statshavnene at udføre følgende Arbejder som Monopol i Havnene Istanbul, Ismir og Trapezunt saavel som i de øvrige Havne, som af Regeringen maatte blive overdraget Generaldirektionen, samt paa frivilligt Grundlag i alle andre Havne:

- Ladning, Losning og Omladning af Varer af enhver Art, med Undtagelse af de af Rejsende personligt medførte Sager.

nystiftede Selskaber og 41,9 Mill. Kr. paa Kapitaludvidelser, hvoraf 3 Mill. Kr. repræsenterer Friaktier. I øvrigt er der af de nystiftede Selskabers 34,8 Mill. Kr. kun ca. 14 Mill. Kr. i kontant indbøt Aktiekapital, medens Resten er overdragelse af Ejendomme og lignende, hvilket bl. a. kan være Udtryk for, at tidligere bestaaende Selskaber er overgaaet til Aktieselskabsformen.

Af Kapital-Nedgangen falder 12,4 Mill. Kr. paa Nedskrivninger og 31,2 Mill. Kr. paa 320 Selskaber, der ophævedes. Nogle af disse Selskaber har naturligvis været under Afvikling gennem længere Tid.

### DØDSFALD

Scandinavian Shipping Gazette's trofaste og velkendte Medarbejder gennem 20 Aar, Ivar H. Salomon, er efter et Par Ugers Sygeleje død, 69 Aar gammel.

Overalt i Søfartskredse, ikke blot herhjemme, men ogsaa i Udlandet var Ivar H. Salomon kendt og skattet for sit gode Humør, sin ubetingede Loyalitet og sine mange andre charmerende menneskelige Egenskaber. Han havde talrige Venner blandt Skibsfartens Mænd, og adskillige af dem vil sikkert ligesom vi, der har arbejdet sammen med ham indenfor Forlaget, føle et Stik i Hjertet ved Meddelelsen om, at han ikke er mere. Hans Hjælpsomhed var virkelig enestaaende, og vi vil altid indenfor de Blade, der udkommer paa Nautisk Forlag, mindes ham som en god Kammerat og en dygtig Mand i sin Gerning. Gennem de mange Aar, hvor Skibsfarten var hans Virkefelt, erhvervede han sig et indgaaende Kendskab til dette Erhvervs Udøvere, og naar de mødtes ved de større Konferencer var Ivar H. Salomon altid at finde iblandt dem. Han var til det sidste fuld af Liv og Livsnød, og vi, der kendte ham saa godt, har svært ved at forsone os med Tanken om, at han nu er borte for stedse.

## DAMPKIBSREDERIFORENING

- Forsyning af Skibe med fersk Vand og Brændselstoffer saavel som Ladning, Losning og Omladning af saadanne Stoffer.
- Drift af Kajanlæg.
- Indretning og Drift af Lagerbygninger, Magasiner og Passager-Ventesale.
- Bygning og Drift af Skibsanlægspladser ved Kysterne.
- Udlægning af Bøjer.
- Oprettelse af Fyrtaarne, Søtrafiktegn samt Kystredningsstationer.
- Oprettelse og Drift af Indladningssteder for Kul og Brændselstoffer.

Endvidere kan Generaldirektionen lade udføre Dykkerarbejde i alle Havne, men ikke som Monopol.

Trafikministeren kan i Henhold til Art. 5 bestemme, at enkelte af ovennævnte Arbejder overdrages fra den ene til den anden Generaldirektion, og disses Ejendomme, Skibe o. s. v. betragtes ifølge Art. 11 som Statsejendom, hvis Beskadigelse eller Tilegnelse behandles som tilsvarende Forseelser mod Statsejendom.

Loven er traadt i Kraft den 1. Juli d. A.

Budgettet for Tiden 1. Juli d. A. til 31. Maj n. A. skal af Finansministeriet være foreslaaet fastsat med 6,78 Millioner tyrkiske Pund baade paa Udgifts- og Indtægtsiden for Generaldirektionen for den statslige Skibsfart og de tilsvarende for Generaldirektionen for Statshavnene budgetterede Tal er 6,24 Millioner.

### 33 danske Skibe forlist i Fjor

Gennem Ministeriet for Søfart og Handel foreligger nu den aarlige Beretning bl. a. om Søulykker herhjemme i det forløbne Aar.

Beretningen nævner, at ialt 33 danske Skibe forliste i 1938 — 28 Sejlskibe og 5 Dampskibe. For Sejlskibenes Vedkommende forliste 14 ved Stranding, Grundstødning og 1 ved Kæntring, 4 blev forladt synkefærdige, 2 forliste ved Kollision, og endelig er 7 Sejlskibe bortblevne. For Dampskibene gælder det, at Forlistet i to Tilfælde skyldes Stranding eller Grundstødning, i 1 Tilfælde Krigsskade og endelig i 2 Tilfælde Brand om Bord.

Tallet paa de omkomne ved Søulykker og Søskader i Fjor i danske Skibe var ialt 81, fordelt med 57 paa Sejlskibe og 21 i Dampskibe.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Som naturligt er, har den alvorlige Spænding, der Seksisterer omkring den storpolitiske Udvikling, lagt en Dæmper paa Fragtmarkedet, og i en lang Række Trades er al Forretning praktisk talt gaaet i Staa. Nominelt viser Raterne Tegn til Stigning, hvilket jo kun er naturligt, idet Rederne maa regne med, at eventuelle Fjendtligheder kan medføre en væsentlig Stigning i Krigsforsikringspræmierne; men i det store og hele synes hverken Redere eller Købmænd at være særlig ivrige efter at gøre Forretning.

I Kornfarten har der været en Del Ordre, specielt for engelsk Regning, og det opgives, at det er den engelske Regering, der staar bag ved de store Indkøb, der er foretaget saavel fra Argentina som fra Canada og U.S.A. Fra River Plate er sluttet et betydeligt Antal Baade til Rater, der ligger mellem 2/6d. og 5/- over Minimalraten, og der er stadig stor Efterspørgsel efter tidlig Tonnage. Denne er dog stærkt begrænset, og det skulde ikke undre os, om der i denne Fart er Basis for yderligere Stigning for prompt Tonnage. Iøvrigt skal i denne Forbindelse nævnes, at Tramp Shipping Committee har ophævet det hidtil eksisterende Ballastforbud.

Fra St. Laurence har der ligeledes været god Efterspørgsel efter Tonnage, og Rederne har paa dette Marked været i Stand til at opnaa et Tillæg paa 3d. over Minimalraten. Fra Northern Range og Golfen søges Tonnage for Korn til Minimalraten.

De øvrige Kornmarkeder har været livløse, selv om der stadig cirkulerer adskillige tentative Forespørgsler efter Tonnage for Korn fra Australien til Indien og U.K., ligesom Befragterne er aabne for Tilbud af Tonnage for Majs fra Sydafrika til England og St. Lawrence.

De øvrige oversøiske Markeder har, som vi nævnte ovenfor, udvist ringe Aktivitet. Der er dog sluttet adskillige Baade for Scrapjern fra U.S. Atlantic og Golfen til Japan. Raterne for disse Forretninger ligger paa et noget højere Niveau af 24/- fra U.S. Atlantic og 25/- fra Golfen. Efter det kraftige Fald i Sterling, der fandt Sted i Slutningen af sidste Uge, er Rederne imidlertid uvillige til at acceptere Sterlingrater, og Befragterne indikerer i Dag \$6 fra Golfen til Japan for Scrapjern.

Sukker fra Cuba til U.K. noteres i 18/6d. for stor Tonnage.

Sukker fra Cuba til U.K. noteres i 18/6d. for stor Tonnage.

Pacificystmarkedet viser ret god Efterspørgsel. Der er gjort Forretning fra Vancouver til U.K. for prompt Lastning til 28/- paa sædvanlig f.i.o. Basis, men for senere Positioner kan der antagelig opnaas 30/-. Iøvrigt søges Tonnage for Scrapjern fra Pacificysten til Japan til \$4.25, og for en 460.000 cbft. bale Baad indikeres \$30.000 paa f.i.o. Basis for Lumber fra Columbia River til 2 Havne Japan. Noget tilsvarende kan gøres for British Columbia.

Østens Markeder er praktisk talt livløse. Der synes at være en enkelt prompt Soyabønnelast paa Markedet, men det er tilsyneladende vanskeligt at faa Rederne til at slutte i Øjeblikket. Vi vil formode, at Raten for saadan Forretning ligger omkring 30/-.

De øvrige Noteringer fra Østen og Indien af hjemgaende Forretning er nærmest nominelle. Der findes dog en enkelt positiv Ordre for Sukker fra Java til Rotterdam, for hvilken Forretning der antagelig kan betales 28/6d. a 29/-.

For de europæiske Markeders Vedkommende er det mest fremtrædende Træk den stærke Stigning i Raterne, der har fundet Sted for Kul og Koks for prompt Lastning fra England til de skandinaviske Lande. Det berettes, at 3000 Tons Kul Tyne/Malinø har betalt 8/9d. med hurtig og billig Losning, ligesom dansk 3000 Tonner skal være sluttet for Koks fra Østkysten til København til 11/-.

Trælastmarkederne er ret livlige, og ogsaa Raterne i disse Trades viser stigende Tendens. Kul fra England til Argentina har været ret aktivt, og en Række Baade er sluttet paa »Private Terms«, hvilket antagelig kun kan betyde, at Raterne, Befragterne har maattet betale, ligger væsentlig over det hidtidige Niveau.

De europæiske Markeder er beskæftigelsesmæssigt nærmest uforandrede, men naturligvi har Faldet i Sterling ogsaa medført en ratemæssig højere Tendens.

Timecharter Markedet har, som det var at vente, kun vist ringe Forretning. Rederne regner naturligvis med, at i Tilfælde af Krig vil Tonnagen i Løbet af kort Tid blive væsentlig mere værd, end Befragterne vil betale i Dag, og af denne Grund holder de selvfølgelig igen.

#### Nationalbankens Valutastilling

Nationalbankens Valutastilling, der i første Halvdel af August viste en Opgang paa 3,6 Mill. Kr., er i Maanedens tredie Uge blevet forringet med 12,2 Mill. Kr. Bankens Valutatilgodehavender og Beholdning er gaaet 6,1 Mill. Kr. ned til 94,3 Mill. Kr., medens Bankens Gæld til Korrespondenter i Udlandet er forøget med 6,1 Mill. Kr. til 15,8 Mill. Kr. Stilingen er herefter, at Nationalbanken den 23. August havde en Netto-Valutabeholdning paa 78,5 Mill. Kr.

En Del af Forringelsen af Bankens Valutastilling kan formentlig tilskrives, at danske Firmaer har fremskyndet deres Betalinger til Udlandet i Betragtning af de usikre Forhold paa det internationale Valutamarked. Denne Nedgang i Bankens Valutabeholdning betyder saaledes ikke nogen reel Forringelse i Landets valutamæssige Stilling, idet de privates Gæld til Udlandet er gaaet tilsvarende ned.

#### Mange Anløbere for Bunkers i København

Der har i sidste Uge været nogle flere anløbere for Bunkers i København, end der plejer. I Døgnet fra Fredag Aften til Lørdag Aften var der op imod en halv Snes anløbende Damp- og Motorskibe, og i Døgnet fra Lørdag Aften til Søndag Aften anløb fem Skibe for at faa Kul, og 2—3 for Olie. Alle de anløbende Baade har været skandinaviske eller baltiske, ingen tyske eller engelske.

#### Aalborg Havn

For nogen Tid siden projekteredes en Udvidelse af Kajpladsen ved Aalborg Havn, og det vedtoges bl. a. at bygge

en 300 Meter lang Kaj mellem Limfjordsbroen og Fiskerihavnen. Man har imidlertid maattet vente indtil Bundforholdene var i Orden. Da Sprittfabrikkerne i sin Tid var flyttet, skete der under Bygningen af Limfjordsbroen en stor Opfyldning af Arealet mellem den gamle Pontonbro og Toldpladsen. Med Sandpumper blev der her flyttet et helt Bjerg af Sand ind med den Hensigt, at Sandet ved sin Vægt skulde trykke det meget dybe Lag Mudder ud, saa der kunde blive fast Bund til den fremtidige Kajplads. Meget Mudder blev ogsaa trykket ud og dannede vældige Øer ude i Fjorden, men noget af Mudderet var blevet klemt inde som store Lommer i Sandet, og Opfyldningen maatte derfor ligge længere end beregnet, for at Grunden kunde sætte sig tilstrækkeligt. I Foraaret var Sænknningen blevet saa minimal, at man mente at kunne lage fal paa Bygningen af Kajen paa den ca. 300 Meter lange Strækning mellem Limfjordsbroen og Fiskerihavnen. Arbejdet blev projekteret af Havneingeniør Mortensen og blev ved Licitation overdraget Andersen & Cordes. Det var en Entreprise paa ca. 1/2 Mill. Kr.

I Tirsdags begyndte man paa Ramningen af de to Rækker Pæle, som skal bære den 10 Meter brede Betonflade, der skal danne Underlag for selve Kajgaden med Kran-sporel. Det var Hensigten at forcere Arbejdet, saa det kunde gøres færdigt i dette Aar, men det har mødt en Del Vanskeligheder; alligevel haaber man at faa det færdigt til den fastsatte Tid.

I Forbindelse med Kajbygningen, hvorved Havnens Kajplads forøges ikke uvæsentligt, anlægges der paa begge Sider af Limfjordsbroen og under denne en ny Fiskerihavn.

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Havnebestyrelsen

Københavns Havnebestyrelse afholdt forleden et kort Møde — det første efter Sommerferien — og ingen af de to Sager, der stod paa Dagsordenen, gav Anledning til Kommentarer.

Formanden, Overpræsident Bülow, forelagde den tidligere omtalte Indstilling fra Havnedirektøren om en Bevilling paa 37,200 Kr. til Ombygning af en 20 m lang Bolværksstrækning paa Sydsiden af Nyhavn i Forbindelse med en Forhøjelse af forskellige nærmere angivne Bolværks-hammere.

Bevillingen tiltraadtes enstemmigt.

Ligeledes tiltraadtes et Forslag fra Havnedirektøren om, at de to Gader langs Indsejlingsløbet til Gl. Frederiksholms Havn kaldes henholdsvis Belvedere Vestkaj og Belvedere-gade.

## Havneudvidelsen i Odense

Til Kanal- og Havneudvalget i Odense er der kommet Meddelelse om, at Ministeriet vil yde Tilskud ved Udgravningsarbejdet til Bassinerne ved Havneudvidelsen i Odense. Tilskudet er paa 492,500 Kr. Herefter vil det store Havneprojekt, der med Havneanlæg, Bassiner og Jorderhvervelse er beregnet til 4,5 Millioner Kroner, kunne paabegyndes. Første Del af Arbejdet vil straks blive udbudt i Licitation.

## Stor Ordre til Helsingør Skibsværft

Rederiet Otto Hillerstrøm har som Erstatning for den til Norge fornylig solgte Damper »Milos« ved Helsingør Skibsværft bestilt et Motorskib, der bliver Helsingborgflaadens hidtil største Skib. Det bliver paa 6000 Tons og skal koste omkring 2 Millioner Kroner. Det skal være færdigt til næste Aar og skal indsættes i Fragtfart paa Amerika.

## Rømø-Dæmningen

Det blev Firmaerne Monberg & Thorsen og Kampmann, Kierulff & Saxild, som i Fællesskab skal anlægge den over 9 km lange Dæmning over Vadehavet fra Jyllands Vestkyst til Rømø.

Udgifterne ved denne Entreprise omfatter 7,085,000 Kr. Da der er Tale om at beskæftige 600 Mand i henved 4 Aar, kan der ikke være Tale om i fuldt Omfang at antage Arbejdere paa Stedet, og Forholdene paa de Egne gør det umuligt at finde Logis i Nrheden, men iøvrigt er Arbejdet helt forbeholdt Befolkningen i de sønderjydske Amtler.

For at ordne disse Forhold, har man delt Egnen i 3 Zoner, nemlig: indenfor 10 km, mellem 10 og 30 km og udenfor 30 km. Arbejdere fra 1. Zone skal selv sørge for Befordring, Arbejdere fra 2. Zone transporteres gratis til og fra Arbejdsstedet (eller faar Transpørtgodtgørelse) og Arbejdere fra 3. Zone kan af Vandbygningsvæsenet i Gang om Ugen blive transporteret til deres Hjem.

Der paaregnes i Nærheden af Arbejdsstedet oprettet 4-Mands Barakker for Folk, der maa indlogeres i Nærheden af Arbejdsstedet.

## Køb og Salg af Tonnage

R. S. Platou, A/S, Oslo, meddeler, at Fredrikstad Mew. Verksted har faaet Kontrakt for Bygning af en 7550 Tons d.w. Damper med Kedlerne paa Dæk. Levering i Slutningen af næste Aar.

Et Par mindre Dampskibe er solgt til udenlandske Købere mod Inspektion, men ingen af disse Salg er endnu definitive.

## Skibsspil

Et ualmindelig smukt Katalog, muligvis endda det første i sin Art, omhandlende Skibsspil og andre Skibsartikler, er i disse Dage udsendt af Faaborg Jernstøberi og Maskinfabrik. Kataloget giver, gennem udmærkede Illustrationer og en meget indgaaende Tekst Forklaring om den lange Række Skibsartikler, der forfærdiges paa Jernstøberiet, Dæksmotorspil, elektriske Lossespil, Anker-, Losse- og Forhalingspil, Ankerpumpespil, Pumper af forskellig Art, Pultlerter, o. s. v. Kataloget er meget overskueligt og vil sikkert interessere i alle Skibsfartskredse.

## Første Kornsejler gennem Sundet

Forleden stod den første 4m. Bark »Pasat« — en af Eriksons smukke Kornsejlere fra Ålandøerne — Sundet ind for at naa hjem efter det lange Stræk til Australien. Fra Middelgrunden til Falsterbo blev den bugseret af Det forenede Bugsererselskabs Bugserdamper »Tyr«.

»Pasat« har haft en fin Rejse hjem fra Australien rundt om Hornet, idet den kun har brugt 98 Dage.

## »Bertha«s Grundstødning

I Svendborg er afholdt Søforklaring i Anledning af, at Damperen »Bertha«, der for Tiden er til Reparation paa Svendborg Skibsværft, den 19. Juni grundstødte ved Ølands Østkyst. Kaptajn A. Bech forklarede, at Grundstødningen var sket i diset Vejr, mens Styrmanden havde Vagt, og Stedet var ved Yttegrund ved Ølands Østkyst. Styr-

manden, der nu var afmønstreret, havde for Kaptajnen forklaret, at han hele Tiden under Sejladsen havde konstateret, at Rørgængerer holdt den rigtige Kurs, og at han ikke kunde tænke sig anden Aarsag til, at Skibet var blevet forsæt saa meget ud af sin Kurs, nemlig 4 Sømil i Løbet af 2¼ Time, end at der maatte have været en større Deviation paa Kompasset, fremkaldt ved, at der findes en Del Jern i Havbunden det paagældende Sted. Søforhøret blev imidlertid udsat, for at Styrmanden og Rørgængerer, der nu opholder sig i København, kan blive afhørt.

## Danmarks ældste Sejlskib

Danmarks ældste Sejlskib, Jagten »Anna«, tidligere kaldet »De fire Brødre«, der i 1794 gik ud fra H. C. Friss' Skibsværft i Marstal, ligger for Tiden svajende for sit Anker ud for Brønsodde Skibsværft paa Vejle Fjord.

Skibsbygger Ustrup vil sælge Skibet for 3000 Kr.; det siges endnu i mange Aar at kunne gøre Tjeneste, idet det har været Genstand for Hovedreparationer i Aarenes Løb og er i sejklar Stand med staaende og løbende Gods, Ankre og Kompas. Maaske kunde det bruges som Klubskib for en Sejlklub, rummeligt og minderigt som det er.

Jagten har før nogen af os kan huske, gaaet i Fragtfart baade paa England og Island, og i Krigen 64 var den Troppetransportskib og sejlede Ammunition til Als.

Der er sat Kræfter ind paa at bevare Danmarks ældste Sejler, idet man fra Kronborg-Museet med Ejeren, Skibsbygmester Ustrup, har ført Forhandlinger, som dog endnu ikke har ført til noget Resultat.

## Tre Blind-Passagerer bjerget i Sundet

Nogle Taarbæk-Fiskere fandt forleden Morgen i Sundet tre Mennesker drivende i en uløst Pram. De blev bjerget i Land og overgivet til Politiet. Her forklarede de, at to af dem var Russere, den tredje Czeke, og at de i Antwerpen havde skjult sig ombord i en græsk Damper. Fredag Aften var de blevet opdaget, og udfør Taarbæk havde Kaptajnen ladet dem sætte ud i en Pram. De fik noget Brød og Vand med og drev der rundt nogle Timer, til Fiskerne fandt dem. De havde ingen Papirer paa sig, saa de blev overgivet til Politiets Fremmedafdeling, der nu skal søge at faa fastslaaet deres Identitet.

## Sømandsmissionens Aarsmøde afsluttet

Indenlandsk Sømandsmissions Aarsmøde afsluttedes forleden med en Række private Forhandlinger. Det er under Aarsmødet oplyst, at Sømandsmissionens Hjem i Aarets Løb har været besøgt af 2—300,000 Sømænd, og at 150,000 har dellaget i de ugentlige Søndagsmøder og Andagter. Kvindekredsens Medlemstal er ca. 4000, og der er fra Hjemmene uddelt 12—15,000 Julepakker. Ved en Kollekt i Søndags i Holmens Kirke indkom 1270 Kr. til Sømandsmissionens Arbejde.

## 100 pCt. Forøgelse af Passagerantallet paa Østbornholm i Sommer

Østbornholmske Dampskibsselskab er nu ophørt med den egentlige Sommerfartplan efter en Sæson, som takket være de to nye Skibe har været den største i Selskabets Historie. Passagerantallet har i denne Sommer været omkring 100 pCt. større end den foregaaende Sæson. I denne Uge gaar Skibene til Bornholm Mandag, Tirsdag, Torsdag, Fredag og Lørdag Aften, og Daglurerne er bortfaldet, og fra næste Uge bliver der kun 3 ugentlige Afsejlinger herfra, nemlig Tirsdag, Torsdag og Lørdag.

## Efter Handelskammerkongressen

Paa et Møde forleden i Den danske nationale Komité under Det internationale Handelskammer rettede Direktør Th. Adler Svanholm paa de fire »Organization Member«s Vegne en Tak til Grosserer Holger Laage-Petersen for hans store Indsats under Handelskammerkongressen i København, idet han samtidig bad Formanden modtage en Sølvskaal som et synligt Udtryk for de fire Organisationers Taknemmelighed over denne Indsats, der havde været til Ære for Erhvervene og til Gavn for By og Land.

De fire Organisationer er som bekendt Grosserer-Societets Komité, Industriraadet, Provinshandelskammeret og Dansk Dampskibsrederiforening.

## Brasiliansk Sejlskib forlist

Sejlskibet »Intacare« er gaaet under ved Ileos. Af de 42 Passagerer druknede 40 og af Besætningen paa 26 Mand druknede 19.

## Paa Grund af Krisen

D.F.D.S. Rutedamper »A. P. Bernstorff«, som i Lørdags gik fra Esbjerg til Antwerpen har telegrafisk faaet Ordre til ikke som sædvanlig at fortsætte Rejsen til Dunkerque, men at blive i Antwerpen og returnere derfra. Rejsende fra Frankrig befordredes til Antwerpen med Tegel.

Til Esbjerg kom forleden den norske Damper »Neptun«, der var paa Rejse Oslo—Hamborg. Undervejs havde Skibet



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortæet fra Side 418.

RANDERS

RANDERS

## ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: BrokerCARL HASSAGER & C<sup>o</sup>

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

faaet Ordre til ikke at fortsætte til Hamborg, men gaa ind til Esbjerg for at landsætte Passagerer og losse sin Ladning. En Del Fisk og andre letfordærlige Varer fra Skibet blev straks sendt videre til Hamborg med Lastbiler.

## Første britiske oliefyrede Trawler

Der skal være opnaaet heldige Resultater under Prøvning af den første britisk byggede Trawler, som er udstyret med oliefyrede Dampmaskiner, nemlig »Akita«, som er blevet bygget af Firmaet Cochrane & Sons, Ltd., Selby, for Messrs. Neale & West, Ltd., Cardiff, hvis Beslutning om at lade bygge et Skib af denne Type, fremkom paa Grund af Vanskeligheden med at skaffe Kul, som Følge af den store Efterspørgsel for Tiden.

Trawlerens Virke vil blive fulgt med Opmærksomhed i de Lande, hvor Tilførsler af Raaolier ikke volder nogen Vanskelighed, for i en oliefyret Trawler vil Kedelens fulde Kapacitet kunne opnaas, hvorved en fast Maksimum Hastighed kan opretholdes til og fra Fiskepladserne. Med kulfyret Skib derimod, foraarsager bestandig Røgning af Ilden og ny Paafyldning en Sænkning af Damptrykket.

»Akita« laster ca. 130 Tons Raaolie i Løbet af godt en Time, hvilket er omtrent en Fjerdedel af, hvad er nødvendigt for at bunkre Kul. Kedelen er omvendt, hvorved Ildkasserne og det oliefyrede Apparat findes umiddelbart foran den vagthavende Maskinmester.

## Danzigs Havn

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Juli Maaned var: Indførsel: Mængde i Tons 194,630,3, Udførsel: Mængde i Tons 586,126,2.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Juni Maaned 1939 androg 107,356,1 t., Udførslen 619,865,3 t.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 18,000 t. Korn, ca. 6300 t. Mel, ca. 432,500 t. Kul, ca. 11,100 t. Koks, ca. 2300 t. Oliekager, ca. 4100 t. Melasse, ca. 1600 t. Soda, ca. 3500 t. svovlsur Ammoniak, ca. 8400 t. Gødningstof, ca. 88,600 t. Træ, ca. 3000 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 1100 t. Frø, ca. 12,500 t. Slen, ca. 140,000 t. Erts, ca. 3700 t. Svovlkies, ca. 8200 t. Kul, ca. 2800 t. Koks, ca. 11,600 t. Nafta-Produkter, ca. 2400 t. Gødningstof, ca. 4000 t. Jern og Staal.

## Positionslisten

Som Følge af den internationale Situation har vi i denne Uge set os nødsaget til at lade Positionslisten udgaa.

## Nye Sø- og Flodtransportveje i Østsibirien

Sovjetunionens økonomiske Raad under Folkekommissærernes Raad har besluttet, at der skal organiseres en ny Dampskibstrafik i det fjerne Østen med Byen Nikolajevsk paa Amur som Centralhavn. Det nye Selskab skal ifølge en Indberetning fra det danske Gesandtskab i Moskva arbejde sammen med et tilsvarende Selskab, som skal organisere Transporten paa Floden Amur og dens trafikale Bifloder, hvoriblandt Sjlka, ved hvis Bredder Byen Sretensk er beliggende. Denne By er Endestationen for Amur Flodtrafikken, og staaer med en ganske kort Jernbanelinie i Forbindelse med den sibiriske Bane. Afstanden fra Sretensk til Nikolajevsk er ca. 3000 km ad Flodvejen.

Ved at organisere den ovennævnte Sø- og Flodtransport i een Enhed opnaas en Række Fordele. Hidtil skulde alle Varer, som kom fra den europæiske Del af Sovjetunionen, og som skulde vidertransporteres til Østkysten af Sibirien og til Øen Sachalin først gaa til Vladivostok, og der om-lades i Dampere for Vidertransport til Sachalin (ca. 1700 km), Østkysten af Sibirien og Kamtjatka. Den billigere Flodtransport faar ogsaa Betydning ved at lette Transporten af de sibiriske Kul (i Omegnen af Sjlkafloden) til

Nikolajevsk, der, som den projekterede Skibsfarts Centrum, vil blive den naturlige Bunkerstation for Skibsfarten paa Østsibirien. Allerede i indeværende Aar skal der transporteres ca. 125,000 Tons Varer til Nikolajevsk ad Amurfloden, og man er ogsaa gaaet i Gang med at indrette Anløbsstationer paa Floderne og i de østsibiriske Havne. Der bygges Træ- og Jernpramme med en Lastevne paa 500 Tons og 750 Tons. Foreløbig raader Sø- og Flodtransportelskabet over 4 søgaaende Bugserbaade og 11 Pramme og 6 Fragtdampere. I Odessa bygges for Tiden 2 Motorskibe, hver paa 1100 Ts. d.w., og det derværende Skibsværft skal i 1941 og videre frem i Tiden bygge 6 saadanne Fartøjer til det nye Selskab aarligt.

Paa Værftet i Archangelsk bygges der 5 søgaaende Lægtelere og i Taganrog 3 Lægtelere.

Selv om den nye Transportvej vil kunne faa sin store Betydning for Vareudvekslingen mellem den europæiske Del af Sovjetunionen og Sibirien, Østsibiriens Kyst, Sachalin og Kamtjatka, dels ved dens Billighed, dels ved den i Forvejen stærkt belastede østlige Del af den sibiriske Bane til Vladivostok, lider den nye Transportvej af den Skavank, at Floden kun er farbar ca. 4 Maaneder om Aaret. Der maa derfor fremskaffes et forholdsvis stort Antal Dampere, Motorskibe og Lægtelere for at tilfredsstille den Efterspørgsel efter Tonnage, som vil opstaa i Tilknytning til Flodtransporten, dels ved Bygning paa Værfter i Sovjetunionen, dels ved Indkøb fra Udlandet.

Et udenlandsk Værft har saaledes for nogen Tid siden leveret en større Last- og Passagerdamper til Sejlsads paa Sibiriens Østkyst.

## 50 Aar

Skibsfører i Det Østasiatiske Kompagni, Kaptajn Chr. Nielsen fyldte Tirsdag 50 Aar. Kaptajn Nielsen er Fører af Motorskibet »Malaya«.

## Dødsfald

Maskininspektør i Rederiet A. P. Møller Henrik Nielsen er efter nogen Tids Sygdom afaaet ved Døden, 53 Aar gammel. Inspektør Nielsen blev i 1907 ansat i Dampskibsselskabet »Svendborg« og sejlede som Maskinmester indtil 1915, da han gik i Land og overtog Stillingen som Skibs- og Maskininspektør.

Kaptajn, Godsejer H. C. Lundgreen er død 66 Aar gammel. Som 14-Aars Dreng kom han til Søen med en Nakskov-Skonnert, men hans Eventyrlyst drog ham med de store, udenlandske Skibe paa Langfart. Lundgreen tog sin Navigationseksamen paa Fanø i 1898 og gik derefter ind i Rederiet Hecksher & Søn som Styrmand. I 1912 gik han over til A. P. Møller, hvor han Krigen igennem førte en Række af Rederiets Dampere. Fra 1923 til 27 førte han Motorskibet *Chastine Mærsk*. H. C. Lundgreen besluttede da at gaa i Land efter et virksomt Liv paa Søen, hvor han udrettede et stort Arbejde og var afholdt og respekteret. Han købte saa Bramslykke Hovedgaard paa Fødeøen Lolland og slog sig ned som Godsejer.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29.8.39

LONDON .....	22,40	MADRID .....	54,00
NEWYORK .....	479,50	AMSTERDAM .....	268,25
BERLIN .....	192,15	STOCKHOLM .....	115,65
PARIS .....	12,80	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	81,15	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	108,15	PRAG .....	17,40
ROM .....	25,40	WARSAWA .....	89,00

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 38**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S**  
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske  
Erbvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterInnehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

**AARHUS**

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

Brug **Holzappel's**  
**International**  
skibsfarver  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**.  
Amager **1483**. København S.**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords BrugRepræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephones:  
Vinkco 24880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O. SWANLJUNG**

Etableret 1903

**BRAHESTAD** (Lapaluto, Roska, Siniluoto & Kalajoki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad  
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienst-  
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
**VASA (Finland)**Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 30. August 1939.

Nr. 35.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

2576. (T). Sverige E.-Kyst. Ölandsrev Fyrskib midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 34/2284. Stockholm 1939.)

Fyrskibet *Ölandsrev* paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Lufttaagesignal ligesom Radiotelegraf er uforandret, men Reservefyrskibet har intet Radiofyr.

(E. f. S. Nr. 31/2263 1939.)

2577. Sverige E.-Kyst. Hävrings Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 34/2283. Stockholm 1939.)

Fyrskibet *Hävrings* paa c. 58° 33' N. 17° 31' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 31/2265 1939.)

2578. Sverige. Stockholm Skærsgaard. Danziger Gatt. Midlertidig Lys- og Fløjtetønde udlagt.

(U. f. s. Nr. 34/2282. Stockholm 1939.)

En sort Lys- og Fløjtetønde, *Danziger Gatt*, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,6<sup>s</sup>, Mørke 5,4<sup>s</sup>, er midlertidig udlagt paa 58° 49',<sub>35</sub> N. 18° 06',<sub>25</sub> E. samt vil indtil videre være aarlig udlagt fra c. 18. August—24. Oktober.

(E. f. S. Nr. 10/713 1939.)

2579. (P). Finland. Bottniske Bugt. Oulu. Koskela Fyr flyttes og forandres.

(U. f. s. Nr. 23/733. Helsingfors 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid flyttes *Koskela* Fyr paa 65° 03' 00" N. 25° 25' 20" E. til 65° 03' 21" N. 25° 24' 22" E. Efter Flytningen vil Fyret lyse, som følger:

1. Grønt Lys med En-Formørkelser i Pejl. fra c. 330° til c. 34°.
2. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c. 34° - c. 41°.
3. Rødt Lys med En-Formørkelser — - c. 41° - c. 60°.

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 10/714 1939.)

**2580. Finland. Bottnisko Bugt. Indløbet til Jakobstad. Bredhällan Fyr. Oplysning om Fyr.**

(U. f. s. Nr. 23/732. Helsingfors 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2416 1939 meddeles, at *Bredhällan Fyr* paa 63° 44' 37" N. 22° 35' 30" E. lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra c. 305° til c. 55°.
  2. Rødt i — - c. 55° - c. 74°.
  3. Hvidt i Pej. fra c. 74° til c. 116°.
- (E. f. S. Nr. 33/2416 1939.)

**2581. Finland. Bottnisko Bugt. Jakobstad. Hällö Fyr. Flammens Højde.**

(U. f. s. Nr. 23/731. Helsingfors 1939.)

Flammens Højde i *Hällö Fyr* paa 63° 42' 48" N. 22° 43' 06" E. er forandret til 14 m.

Iøvrigt er Fyret uforandret.

**2582. (P). Finland. Finske Bugt. Hogland. Radiofyr oprettes. Taagesignal forandres.**

(U. f. s. Nr. 23/729. Helsingfors 1939.)

I Løbet af Efteraaret 1939 oprettes ved *Hoglands södra Fyr* paa 60° 00' 51" N. 27° 00' 41" E. et Radiofyr, hvilket indgaar som Nr. 1 i Radiofyrgruppen *Hogland—Someri*. Samtidig forandres Lufttaagesignallapparatet til Nautofon.

**R a d i o t a a g e s i g n a l :**

Radiofrekvens: 309,5 kc/s (969 m). Tonefrekvens: 475 c/s. Rækkevidde: 60 Sm. Signalet er:

1. Bogstaverne SAR, 2 Gange .....	17,0 <sup>s</sup> .
2. 6 Streger hver af 5,25 <sup>s</sup> . Varighed med 0,33 <sup>s</sup> . Ophold mellem Stregerne .....	33,6 <sup>s</sup> .
3. Pause .....	9,5 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Signalets Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

Sendetider: I usigtbart Vejr hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr 4 Gange hver Time, begyndende ved det 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>, 36<sup>m</sup> og 42<sup>m</sup>.

L u f t t a a g e s i g n a l afgives med Nautofon. Tonefrekvens: 300 c/s. I usigtbart Vejr afgives hver 1<sup>m</sup> et Signal af 5<sup>s</sup>. Varighed, og efter en Pause paa 22,5<sup>s</sup>, to Signaler af 2<sup>s</sup>. Varighed med 2<sup>s</sup>. Pause mellem Signalerne. Til Bestemmelse af Afstanden fra Fyret er Nautofonsignalerne synkroniserede med Radiosignalerne saaledes, at Nautofonens 5<sup>s</sup>. Signal begynder samtidig med, at det andet Bogstav R i Radiosignalet ophører. Afstanden til Fyret findes ved at tælle, hvor mange 5,25<sup>s</sup>. Streger, der høres, indtil man om Bord begynder at høre 5<sup>s</sup>. Nautofonsignalet. Afslutningen paa hver Streg betegner 1 Sm, saaledes at hvis Nautofonsignalet begynder at høres i samme Øjeblik, den tredje Radiostreg slutter, saa er Afstanden 3 Sm.

A d v a r s e l. De to Nautofonsignaler af 2<sup>s</sup>. Varighed maa ikke anvendes til Afstandsbestemmelse fra Fyret.

(Kort Nr. 184.)

**2583. (P). Finland. Finske Bugt. Someri. Radiofyr oprettes.**

(U. f. s. Nr. 23/729. Helsingfors 1939.)

I Løbet af Efteraaret 1939 oprettes ved *Someri Fyr* paa 60° 12' 25" N. 27° 38' 25" E. et Radiofyr, hvilket indgaar som Nr. 2 i Radiofyrgruppen *Hogland—Someri*.

Radiofrekvens: 309,5 kc/s (969 m). Tonefrekvens: 475 c/s. Rækkevidde: 60 Sm.

Signalet er:

1. Bogstaverne SM, 2 Gange .....	11,5 <sup>s</sup> .
2. 7 Streger hver af 5,25 <sup>s</sup> . Varighed med 0,33 <sup>s</sup> . Ophold mellem Stregerne .....	39,0 <sup>s</sup> .
3. Pause .....	9,5 <sup>s</sup> .
	<hr/> 1 <sup>m</sup> .
Gentagelse .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Signalets Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
Periode .....	<hr/> 6 <sup>m</sup> .

Sendetider: I usigtbart Vejr hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr 4 Gange hver Time, begyndende ved det 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup>, 38<sup>m</sup> og 44<sup>m</sup>.  
(Kort Nr. 184.)

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

2584. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Karlstrup Bro nedlagt.  
*Karlstrup* Bro paa c. 55° 32',7 N. 12° 14',0 E. er nedlagt.  
(Kort Nr. 130 og 125. Danske Lods, Side 285, Tillæg Nr. 3. Side 47. Havnelods, Side 103.)
2585. (T). Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 34/2296. Stockholm 1939.)  
Omkring den 5. September d. A. ombyttes Fyrskibet *Malmö redd* paa c. 55° 38' N. 12° 57' E. midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Side af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren bliver uforandret. Taagesignal afgives med Klokke, Fire-Slag mindst hver 2<sup>m</sup>. Naar Færge til *Malmö* ventes at passere, affyres under usigtbart Vejr et Kanonskud hver 4<sup>m</sup> i Løbet af en halv Times Tid.
2586. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kragenæs Havn. Oplysning om Dybde.  
Dybden i *Kragenæs* Havn paa c. 54° 55' N. 11° 21',8 E. er indtil 2,0 m og i Indsejlsrenden 3,0 m.  
(Kort Nr. 160, 140 og 185. Danske Lods. Side 510. Havnelods, Side 114.)
2587. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing. Lystønder genudlagt.  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Middelgrund* c. 55° 01' N. 10° 41' E. *Rudkøbing Løb N.* c. 54° 59' N. 10° 43' E.  
(E. f. S. Nr. 23/1721 1939.)
2588. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Klokketønder midlertidig inddraget.  
Klokketønderne *Middelgrund* (c. 55° 01' N. 10° 41' E.), *Stenodde*, *Rudkøbing Løb N.*, *Rudkøbing S.*, *Strynø S.* og *Hovvig* er midlertidig inddraget for Eftersyn.
2589. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg. Passage af Christian X's Bro. Advarsel.  
E. f. S. Nr. 33/2427 1939 annulleres og erstattes med:  
Passage af *Christian X's Bro* over *Als Sund* i *Sønderborg* vil indtil c. 15 September d. A. være vanskelig paa Grund af Dykkerarbejde i Klappagaabningen.  
Ved Gennemsejling maa udvises den største Agtpaagivenhed.  
c. 54° 54',6 N. 9° 47',3 E.

2590. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Neukirchengrund. Lystønde udlægges.  
(N. f. S. Nr. 34/3483. Berlin 1939.)  
Ved Slutningen af August d. A. ombyttes, uden nærmere Meddelelse, den sorte Spidstønde I paa c.  $54^{\circ} 49',_{2}$  N.  $9^{\circ} 46',_{5}$  E., ved N.-Kanten af *Neukirchengrund*, med en sort Lystønde „I“, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $7^s$ .  
(Kort Nr. 154, 152, 150, 185, 126 og 180. Danske Lods, Side 381.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2591. Danmark. Isefjord. Lynæs Havn. Oplysning om Dybde.  
Dybden i Indløbet til *Lynæs Havn* er  $3,_{0}$  m.  
c.  $55^{\circ} 56',_{5}$  N.  $11^{\circ} 52',_{3}$  E.  
(Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 164. Havnelods, Side 134.)
2592. Danmark. Kattegat. Nekselø. Oplysning om Anlægsbro.  
Paa E.-Siden af *Nekselø* findes en Anlægsbro paa c.  $55^{\circ} 47'$  N.  $11^{\circ} 17',_{8}$  E. Broen bestaar af en 195 m lang Vejdæmning med et tværliggende 20 m langt og 9 m bredt Brohoved. Dybden er paa Brohovedets udvendige Side  $3,_{5}$  m og paa den indvendige Side  $2,_{5}$  m. Broens Højde er  $1,_{5}$  m. Paa Brohovedet er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde:  $3\frac{1}{2}$  m.  
(Kort Nr. 103, 125 og 100. Danske Lods II, Side 143. Havnelods, Side 145. Fyr-Fort. Nr. 228 A.)
2593. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Langør. Oplysning om Havn.  
1. E.-Broen er fjernet.  
2. Varpetønderne er inddraget.  
3. En Bøje er udlagt c. 10 m E. for den gamle E.-Bro.  
4. En Bøje er udlagt c. 60 m ESE. for den gamle E.-Bro.  
c.  $55^{\circ} 54',_{7}$  N.  $10^{\circ} 38',_{8}$  E.  
(Kort Nr. 112. Havnelods, Side 130. Søm.-Fort. Side 35, Nr. 3.)
2594. Danmark. Kattegat. Odense-Fjord. Klintehjærg Ladeplads. Oplysning om Dybde.  
Dybden ved Brohovedet er c.  $3\frac{1}{2}$  m. c.  $55^{\circ} 28',_{7}$  N.  $10^{\circ} 27',_{1}$  E.  
(Kort Nr. 115. Danske Lods II, Side 195. Havnelods, Side 107.)
2595. (P). Danmark. Kattegat. Æbelø Lystønde ombyttes med Lys- og Fløjtetønde. Fyrkarakter forandres.  
I Slutningen af September d. A. vil *Æbelø Lystønde* paa  $55^{\circ} 39'$  ( $33''$ ) N.  $10^{\circ} 09'$  ( $33''$ ) E. blive ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde. Fyrkarakteren ændres fra rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ , til rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1,_{5}^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $1,_{5}^s$ , Mørke  $5^s$ . Tønden er iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 114, 103, 150, 100, 125 og 180. Danske Lods II, Side 194. Fyr-Fort. Nr. 202. Søm.-Fort. Side 34, Nr. 13 a.)
2596. (T). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N. Klokketønde midlertidig inddraget.  
Klokketønden *Sælgrund N.* paa  $55^{\circ} 51'$  ( $02''$ ) N.  $10^{\circ} 00'$  ( $34''$ ) E. er midlertidig inddraget for Reparation.
2597. Danmark. Kattegat. Kalø Vig. Sømærker flyttet.  
Nedennævnte Sømærker er flyttet, som følger:  
1. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Røn Sten*, paa  $56^{\circ} 15'$  ( $54''$ ) N.  $10^{\circ} 28'$  ( $57''$ ) E. er flyttet til  $56^{\circ} 15'$  ( $42''$ ) N.  $10^{\circ} 28'$  ( $58''$ ) E. i  $3,_{0}$  m Vand.  
2. Hvid Stage med 2 Halmviske, *Røn Sten*, paa  $56^{\circ} 15'$  ( $42''$ ) N.  $10^{\circ} 28'$  ( $57''$ ) E. er flyttet til  $56^{\circ} 15'$  ( $38''$ ) N.  $10^{\circ} 28'$  ( $50''$ ) E. i  $3,_{9}$  m Vand.

3. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Knebel Vig*, paa  $56^{\circ} 13' (30'')$  N.  $10^{\circ} 26' (48'')$  E. er flyttet til  $56^{\circ} 13' (30'')$  N.  $10^{\circ} 26' (45'')$  E. i  $3,1$  m Vand.

4. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Øhoved*, paa  $56^{\circ} 13' (19'')$  E.  $10^{\circ} 26' (47'')$  E. er flyttet til  $56^{\circ} 13' (20'')$  N.  $10^{\circ} 26' (51'')$  E. i  $0,5$  m Vand paa stejlt opadgaaende Grund. (Kort Nr. 112, 103, 125 og 100. Søm-Fort. Side 32, Nr. 13, 13 A, 14 og 15.)

**2598. Danmark. Limfjorden. Mov Anlægsbro. Oplysning om Dybde.**

Dybden ved Yderenden af *Mov Anlægsbro* paa c.  $56^{\circ} 59',0$  N.  $10^{\circ} 13',7$  E. er for Tiden kun  $1,5-2,5$  m. En Uddybning til c.  $3,5$  m agtes iværksat. (Kort Nr. 106. Danske Lods II, Side 92. Havnelods, Side 142.)

**2599. (P). Sverige. Skagerrak. Väderøerne. Nyt Fyr tændes.**

(U. f. s. Nr. 34/2297. Stockholm 1939.)

I Løbet af September eller Oktober d. A. vil der paa SW.-Pynten af Skæret *Stora Plogjernet* paa c.  $58^{\circ} 34',4$  N.  $11^{\circ} 04',2$  E., c. 460 m  $160^{\circ}$  fra Lodsuddkigsstationen paa *Ramnö (Storö)*, blive tændt et nyt Fyr, *Plogjernet*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $9^s$ . Flammens Højde: c.  $9,5$  m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 5 Sm for rødt og grønt Lys. En hvidmalet, ottekantet Fyrbaake paa hvid Beton-sokkel. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $248^{\circ}$  til c.  $271^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $271^{\circ}$  - c.  $281^{\circ}$ .
3. Rødt i — - c.  $281^{\circ}$  - c.  $356^{\circ}$ .
4. Grønt i Pej. fra c.  $356^{\circ}$  til c.  $71^{\circ}$ .
5. Hvidt i — - c.  $71^{\circ}$  - c.  $74^{\circ}$ .
6. Rødt i — - c.  $74^{\circ}$  - c.  $110^{\circ}$ .

(Kort Nr. 92.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2600. Rusland. Hvide Hav. Archangel Bugt. Modyugski Island. Ledefyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1869. London 1939.)

Nedennævnte Ledefyr er nedlagt:

*Klopotova* c.  $64^{\circ} 52' N.$   $40^{\circ} 16' E.$

*Kachinskogo* c.  $64^{\circ} 51' N.$   $40^{\circ} 17' E.$

**2601. (T). Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland. Indløbet til Kanalen. Vrag.**

(B. a. Z. Nr. 196/2583. 's-Gravenhage 1939.)

Vraget af et mindre Fartøj, hvorover mindste Dybde er 9 m, ligger sunket paa c.  $51^{\circ} 58',6$  N.  $4^{\circ} 07',2$  E., c. 70 m S. for Løbets Midtlinie. Vraget er afmærket med et Vragmærkeskib, der viser de reglementerede Signaler.

**2602. Belgien. Zeelbrugge. Afmærkning af Losseplads forandres.**

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 22. August 1939.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 9/656 1939 meddeles, at Lys- og Fløjtetønden paa  $51^{\circ} 21' 34''$  N.  $3^{\circ} 09' 23''$  E. midt i September d. A. ombyttes med en Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 9/656 1939.)

**2603. Skotland. Tay Floden. Abertay Fyrskib erstattet med nyt Fyrskib.**

(N. t. M. Nr. 1838. London 1939.)

*Abertay Fyrskib* paa c.  $56^{\circ} 27' N.$   $2^{\circ} 42' W.$  er erstattet med et nyt Fyrskib, som følger:

a. Fyrkarakter: Hvidt Et-Blink hver  $12^s$ .

b. Taagesignal: Sirene, Et-Stød hver  $20^s$ .

c. Radiofyr: Kaldesignal: MMB. Radiofrekvens:  $300,5$  kc/s (998 m). Signalet er:

1. Bogstaverne MMB, 5 Gange	20 s.	}	36 s.
2. En lang Streg	11 s.		
3. Bogstaverne MMB, 1 Gang	4 s.		
4. Pause	1 s.		
Signalet gentaget 2 Gange	1 m. 12 s.		
Pause	4 m. 12 s.		
Periode	6 m.		

Sendetider: Under Taage og i usigtbart Vejr hvert 6<sup>m</sup>, begyndende 4<sup>m</sup> efter helt Klokkeslet.

Klart Vejr: To Udsendelser af hele Signalet ved det 4<sup>m</sup> og 34<sup>m</sup> efter helt Klokkeslæt.

(E. f. S. Nr. 26/1916 1939. Kort Nr. 91.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2604. (T). England S.-Kyst. Portland. North Ship Channel midlertidig lukket for Trafik.

(N. t. M. Nr. 1863. London 1939.)

*North Ship Channel* er indtil videre lukket for Trafik.

50° 35' 40" N. 2° 25' 50" W.

2605. (T). Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 1877. London 1939.)

E. f. S. Nr. 12/899 1939 annulleres og erstattes med:

Undervandshindringer er udlagt fra *Cloch Point* Fyr paa c. 55° 56' N. 4° 52' W. i Retningen 281° til *Dunoon Mole* paa den modsatte Kyst.

Gennemsejlingsaabningen er afmærket, som følger:

Paa W.-Siden med en sort Fyrbaad (a), der viser rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, og som Taagesignal giver Et-Knald c. hver 30<sup>s</sup>. Fyrbaaden er udlagt 0,775 Sm 281° fra *Cloch* Fyr.

Paa E.-Siden med en rød Lystønde (b), der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>. Lystønden er udlagt 0,1 Sm 281° fra *Cloch* Fyr.

A n m. Mærkerne (a) og (b) vil fra Tid til anden, eftersom Arbejdet skrider fremad, blive flyttet. Hver Gang dette sker, vil Meddelelse om deres nye Pladser blive udsendt pr. Radio under Navigationsefterretninger.

Indtil videre skal ind- og udgaende Sejlads paa *Clyden* til alle Tider passere imellem Fyrbaad (a) og Lystønde (b), og der skal navigeres med Forsigtighed i Nærheden af dem.

2606. Orkney Øerne. Westray N. Grunde.

(N. t. M. Nr. 1839. London 1939.)

1. En Grund med 27,4 m Vand er fundet 6,4 Sm 40° fra *Noup Head* Fyr, der er beliggende paa c. 59° 20' N. 3° 04' W.

2. En Grund med 29,3 m Vand er fundet 6,0 Sm 30° fra det i (1) nævnte Fyr. (Kort Nr. 90.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2607. Frankrig. Iroise. Rocher le Bouc Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 32/2194. Paris 1939.)

*Rocher le Bouc* Fyr paa c. 48° 11',5 N. 4° 37' W. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 33/2450 1939.)

2608. Frankrig. Gironde Munding. Terre Nègre Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 32/2198. Paris 1939.)

*Terre Nègre* Fyr paa c. 45° 38',8 N. 1° 06',4 W. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12<sup>s</sup>, Lys 4,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Lys 1,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Lys 1,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 20 Sm for hvidt, 16 Sm for rødt og 15 Sm for grønt Lys.

2609. Frankrig. Port de Royan. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 32/2199. Paris 1939.)

*Jetée-débarcadère* Fyr paa c. 45° 37',0 N. 1° 01',8 W. er forandret og viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, 4 Formørkelser hver 12<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 16 Sm.

- 2610. (P). Afrika W.-Kyst. Gambia Floden Indløb. Fyrbelysning og Afmærkning forandres.**  
 (N. t. M. Nr. 1860. London 1939.)  
 Omkring November d. A. forandres Fyrbelysningen og Afmærkningen af Indløbet til *Gambia* Floden, som følger:  
 a. En Fyr- og Klokkebaad *Middle*, der viser rødt Et-Blink hver  $7\frac{1}{2}^s$ , udlægges paa  $13^{\circ} 34' 27''$  N.  $16^{\circ} 42' 18''$  W.  
 b. En Fyr- og Klokkebaad *Gambia Fairway*, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , udlægges paa  $13^{\circ} 33' 50''$  N.  $16^{\circ} 48' 29''$  W.  
 c. Naar de i (a) og (b) nævnte Fyr- og Klokkebaade er udlagt, inddrages *Gambia* Fyrskib permanent.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2611. Fransk Guyana. Maroni Floden. Afmærkning forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 1890. London 1939.)  
 1. Lystønde *No. 2* paa  $5^{\circ} 50' (00'')$  N.  $53^{\circ} 54' (25'')$  W. er ombyttet med en rød Stumptønde *No. 2*.  
 2. Lystønden paa  $5^{\circ} 30' (40'')$  N.  $54^{\circ} 01' (10'')$  W. er forandret fra at vise grønt Et-Blink til at vise hvidt, fast Lys.
- 2612. Chile. Valparaiso Bugt. Punta Anjeles. Radiofyr oprettet.**  
 (N. t. M. Nr. 1847. London 1939.)  
 Ved *Punta Anjeles* Radiostation paa c.  $33^{\circ} 01' S$ .  $71^{\circ} 39' W$ . er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens:  $307,5$  kc/s (975 m).  
 I de første  $10^m$  af hver halve Time fra Kl. 0300—0800 og Kl. 1900—2200 udsendes Bogstav W. i  $1^m$  hver  $3^m$ .  
 Indtil videre maa man betragte Udsendelsen som forsøgsvis.  
 Naar Taagesirenen ved *Punta Anjeles* Fyr er i Virksomhed, mærkes Vibrationer i Radiofyrets Udsendelser.  
 Uopsættelige Meddelelser bestemt for Radiofyrtjenesten og Rapporter angaaende Udsendelserne kan sendes til *The Inspector of Mercantile Marine Communications*, via *Valparaiso* Radiostation (CCE).

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2613. Sardinien. Terranova Pausania. Isolotto Bocca. Taagesignal atter normalt.**  
 (A. a. N. Nr. 30/13. Genua 1939.)  
 Taagesignalet ved *Isolotto Bocca* Fyr paa c.  $40^{\circ} 55' N$ .  $9^{\circ} 34' E$ . afgives atter normalt med Nautofon.  
 (E. f. S. Nr. 10/695 1938.)
- 2614. Rusland. Sorte Hav. Tsarigrad Mouth E. Grund.**  
 (N. t. M. Nr. 1853. London 1939.)  
 En Grund med  $9,1$  m Vand er fundet paa  $46^{\circ} 02' (30'')$  N.  $30^{\circ} 40' (30'')$  E.,  $11,1$  Sm  $163\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Sandzhika* Fyr.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2615. Bugten ved Aden. Aden Harbour. Undervandshindringer. Advarsel.**  
 (N. t. M. Nr. 1858. London 1939.)  
 Undervandshindringer, der er farlige for Sejlsadsen, er udlagt ved Indløbet til *Inner Harbour*.  
 Midten af Gennemsejlingsaabningen — der er  $0,1$  Sm bred — ligger  $0,28$  Sm  $312^{\circ}$  fra *Ras Marbut* Flagstang, der er beliggende paa c.  $12^{\circ} 47' N$ .  $44^{\circ} 58' E$ .



Løbet er mærket ved de nuværende Styrbords og Bagbords Lystønder i Nærheden af Gennemsejlingsaabningen.

Foruden de eksisterende Lystønder kan der blive udlagt Vagtskibe paa den ene eller paa begge Sider af Gennemsejlingsaabningen. Vagtskibene vil føre de reglementerede Ankerlanterner.

Alle Skibe, der løber ind i eller forlader *Inner Harbour*, maa nøjagtig følge Løbet, naar de runder *Ras Marbut*.

**2616. Bengalske Bugt. Puri. Fyr atter normalt.**

(N. t. M. Nr. 1854. London 1939.)

*Puri Fyr* paa c. 19° 48' N. 85° 50' E. lyser atter med normal Fyrkarakter. (E. f. S. Nr. 30/2258 1939.)

**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**

**2617. Kinesiske Hav. Formosa. Takao Ko. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1855. London 1939.)

Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra Fyret paa S.-lige Bølgebryder, der er beliggende paa c. 32° 27' N. 120° 15' E.:

a. 9,6 m — 0,46 Sm 273°.	f. 9,1 m — 0,33 Sm 259°.
b. 8,7 m — 0,355 Sm 270°.	g. 8,2 m — 0,43 Sm 255°.
c. 8,7 m — 0,41 Sm 268°.	h. 9,1 m — 0,46 Sm 246°.
d. 8,7 m — 0,45 Sm 263°.	i. 9,1 m — 0,345 Sm 246°.
e. 9,0 m — 0,53 Sm 263°.	

**2618. Sibirien. Eastern Bosphorus Stræde. Lystønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 1861. London 1939.)

Lystønden paa c. 43° 05' N. 131° 53' E., c. 0,175 Sm 297° fra *Cape Goldobina*, er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>.

**2619. Australien. Queensland. Brisbane Floden. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1862. London 1939.)

En sortmalet Pælebaake med hvidt, fast Fyr er opført henholdsvis 0,34 Sm 32° og 0,36 Sm 50° fra *West Fyrbaake*, der er beliggende paa c. 27° 22' S. 153° 11' E.

**XI. Bekendtgørelser m. m.**

**2620. Danmark. Fælles Radio-Kaldesignal for danske Skibe.**

Ved Udsendelse pr. Radio af officielle Meddelelser til alle *danske* Skibe vil blive benyttet et fælles Radio-Kaldesignal for samtlige *danske* Skibe, nemlig Signalet *XXXO*.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller  
Bogs Nr.

*England:*

N 2268	England, South Coast. — Portland harbour.
R 123	Table bay, breakwater and docks.
R 3845	Shat al Arab (sheet 4).
T	Supplement No. 4 to Malacca Strait Pilot.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



**ALFRED OLSEN & CO. A/s**  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**BRONZE  
PROPELLER**

THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,  
LONDON

*Iøvrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

## + DANSKE HAVNE +

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gaasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghava Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,6 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelffartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornodenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornodenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, eller er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

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

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

Ballast, leveret fra Band med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kai og Band for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besorges Losning og Ladning efter faaste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesene).

Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.000 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faaste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faaste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faaste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fyrstør. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepengs pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsoring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faaste Takster. Kran luftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran luftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepengs for udenbys Fartøjer er saavel for indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faaste Takster. Bugsoring efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: 1 Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faaste Takster. 2 af Svitzers Bjergingsdampere er stationeret i Havnen. 2 faaste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkrane. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faaste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkrane. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 8,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Traekhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerhavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløttelønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods-penge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsoring ved D.F.D.S.s og Svitzers Bugserhaade. Takst: 8 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besorges af herværende Firmaer til faaste Priser. Ved Havnen 10 faaste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,6—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmeborende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan. og Lastn. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## 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. 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. Ballast. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## RUDKJØBING

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 36

TORS DAG 7. SEPTEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### MØRKET LÆGGER SIG —

Saa fuldbyrdedes Tragedien dog, saa naaede vi, ja, selv de, der blot er ude over den første Ungdom, at opleve en ny Verdenskrigs Begyndelse. Hvor mange af os, der skal se Afslutningen af den, er et andet Spørgsmaal, og maaske er det ikke værd at ønske det. Som et lammende Slag kom Meddelelsen, selv om man maatte være forberedt paa den efter den sidste Udvikling, og med en bedøvende Styrke har denne tragiske Melding virket overalt. Paa intel andet Erhverv vil den virke stærkere end paa Skibsfarten, internationalt præget som den er. Europas Stormagter i Krig med hinanden betyder Fare for Kaos, betyder Ødelæggelse af Europas Kultur, ja hele vor Verdensdels Selvmord. Det er tragisk at skulle konstatere det, men det er Sandhed.

Vi maa imidlertid holde os til det gamle Ord om, at saa længe der er Liv, er der Haab, og der er unægtelig Liv nok rundt om i Verden — men hvilket Liv i Øjeblikket! For Skibsfartens Vedkommende er Forvirringen fuldkommen, og denne Forvirring vil forplante sig til alle Sider, og det har ikke kunnet undgaas, at den ogsaa spores overalt. Mørket har unægtelig lagt sig over Europa, og det er vanskeligt at se, hvilken Kurs der skal styres for at undgaa de mange truende Farer. Vi har kun et at gøre, et at haabe, holde os neutrale og regne med, at man fra alle Sider vil respektere denne vor Neutralitet. Vi ønsker ikke at indblande os i nogen Konflikt, af hvad Art det saa skal være, vi søger at føre Livet videre, saa godt det kan gøres i Tider som disse, og vi kan kun bede til, at Danmark og de andre nordiske Lande maa blive forskaanet for at blive indviklet i denne Kamp mellem Giganter. Vi ved, at der, selv om dette undgaas, vil være nok af Tragedier, nok af Vanskeligheder for os at komme igennem.

### SKIBSFARTEN OG KRIGEN

De Foranstaltninger, der fra de danske Myndigheders Side er truffet med Henblik paa Krigen og Situationen i sin Helhed er *legio*, og det er ganske umuligt at bringe blot en ringe Del deraf. I »Efterretninger for Søfarende« vil en lang Række af disse Bestemmelser findes, og vi bringer i Tilslutning hertil det Stof, de Meddelelser, vi mener har en særlig Interesse for Skibsfarten. Vi forstaar, at de danske Skibe vil søge at opretholde Farten til begge Sider. Vi har Lov til at sælge saavel til England som til Tyskland, og Skibe afgaar med Levnedsmidler herfra. Fra alle Sider vil vi følge dem, der trodser Faren og søger at opretholde Danmarks Trivsel; vi husker, hvad den danske Sømand præstere under den sidste Krig, og vi ved og anerkender, at han ogsaa nu vil yde *sin* Indsats for vort Land.

### EKSTRAORDINÆRE FORANSTALTNINGER VEDRØRENDE SKIBSFARTEN

§ 1. Der nedsættes til Bistand for Regeringen et Fragtnævn. Fragtnævnet bestaar af en af Kongen udnævnt Formand og 9 andre af Ministeren for Handel, Industri og Søfart udnævnte Medlemmer. Heraf udnævnes de 7 efter Indstilling af Dansk Dampskibsrederiforening, 1 efter Indstilling af Dansk Sejlskibs-

rederiforening og 1 efter Indstilling af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

§ 2. Fragtnævnet bistaar ved Tilvejebringelse paa bedste og billigste Maade af Skibsrum til saadanne for Landet nødvendige Tilforsler, for hvilke offentlig Medvirken skønnes ønskelig eller nødvendig, ligesom det paahviler Nævnet at føre Tilsyn med Fragtforholdene og Skibsfartens Udvikling og efter Omstændighederne at bistaa Rederne med Hensyn til Ordningen af Befragtningsforhold.

§ 3. Til Gennemførelse af sin Opgave skal Fragtnævnet være bemyndiget til at paalægge danske Redere at gøre Indberetning til Fragtnævnet om deres Skibes Positioner og Rejser, ligesom Fragtnævnet kan paalægge Rederne at lade deres Skibe foretage bestemte Rejser til Fragtrater, der bestemmes af Nævnet under Hensyntagen til Fragtraternes almindelige Niveau paa Rejsens Tidspunkt.

§ 4. Fragtnævnet fastsætter selv sin Arbejdsordning og antager fornøden Medhjælp. Fragtnævnet skal kunne kræve alle for sin Virksomhed fornødne Oplysninger meddelt mundtligt eller skriftligt saavel af offentlige Myndigheder som af private.

§ 5. Ministeren for Handel, Industri og Søfart bemyndiges til at paabyde Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger og træffe de i saa Henseende fornødne Foranstaltninger.

§ 6. Ministeren for Handel, Industri og Søfart bemyndiges til at fastsætte særlige Regler med Hensyn til Udstedelse af dansk Nationalitets- og Registreringscertifikat for indkøbte eller nybyggede Skibe og med Hensyn til Inddragelse af Certifikater.

Ministeren kan forbyde Salg til Udlandet af danske Skibe, ligesom Ministeren kan forbyde, at danske Skibe bortfragtes til Udlandet paa Tid eller for Rejse.

Ministeren kan bestemme, at Forsikringssummer for forliste danske Skibe anvendes til Anskaffelse af Skibe til Erstatning for de tabte.

§ 7. Saafremt det maatte findes paakrævet, kan Ministeren for Handel, Industri og Søfart gøre Afvigelser fra de i Søneringsloven indeholdte Bestemmelser og fastsætte særlige Regler angaaende danske Skibes Bemanding.

§ 8. Erklæringer angaaende Forhold, der omfattes af denne Lov eller de i Henhold til samme udfærdigede Forskrifter, kan kræves afgivet paa Tro og Love.

Derefter følger en Paragraf med Straffebestemmelser og om Lovens øjeblikkelige Ikrafttræden. Loven skal have Gyldighed til 31. Marts 1940.

I Bemærkningerne henvises til, at der 12. Maj 1916 blev oprettet et Fragtnævn, og at denne Ordning ved senere Lov af 15. Juni 1918 opretholdtes, indtil Ordningen ophævedes ved Lov af 22. Decbr. 1920. Ved en Række andre Love og administrative Forskrifter, saaledes midlertidig Lov af 7. Maj 1915 om Tillæg til Lov om danske Skibes Registrering m. m. af 1. April 1892, Bekendtgørelse af 6. Oktober 1915 om Forbud mod Salg til Udlandet af danske Skibe, midlertidig Lov af 12. Marts 1918 om Adgang til Bygning, Salg, Udførsel og Bortfragtning af Skibe og midlertidig Lov af 18. Maj 1917 om Raadighed over Forsikringssummer for danske Skibe, blev der yderligere tilvejebragt Grundlag for en indgaaende Kontrol fra Statens Side med Skibsfarten.

Efter de under Verdenskrigen indhøstede Erfarin-

ger og i Betragtning af den Hurtighed, hvormed ekstraordinære Tilstande vil kunne indtræde, foreslaas det at tilvejebringe Hjemmel til, naar og i det Omfang Omstændighederne gør det paakrævet, administrativt at træffe de nødvendige Forholdsregler.

Hvad særlig angaar Spørgsmaalet om ekstraordinære Foranstaltninger til Betyggelse af Handelsskibe, deres Besætninger og Passagerer, bemærkes, at Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer afgiver fornøden Hjemmel til at paabyde det i saa Henseende fornødne.

Forslagets Paragrafer 1—4 er i Overensstemmelse med den tidligere Lov, undtagen at man har undladt at dele Fragnævnet i et Dampskibsnævn og et Sejlskibsnævn, og i Paragraf 3 har man udtrykkeligt fastslaaet Fragnævnets Beføjelse overfor de enkelte Redere.

Til Paragraf 7 knyttes følgende Bemærkninger:

Da der under ekstraordinære Forhold vil kunne forventes Vanskeligheder med Hensyn til at benytte de Skibene forskriftsmæssigt, ligesom der vil kunne opstaa Spørgsmaal om at kræve, at visse Skibe skal have særligt Sikkerhedspersonel, foreslaas der tillagt Handelsministeren Bemyndigelse til at foretage det i saa Henseende fornødne.

I sin Forelæggelsestale udtalte Handelsminister *Kjærbo* bl. a., at Bestemmelserne i Paragraf 7 kan udstedes omgaaende, hvis det skulde vise sig nødvendigt. Regeringens Bestemmelser vil, sagde Ministeren, blive udstedt i saa nøje Overensstemmelse med Erhvervsorganisationerne som muligt.

Handelsministeriet meddelte Tirsdag, at Direktør *J. A. Korbjerg* er udnævnt til Formand for det i Henhold til Bestemmelserne i Lov Nr. 287 af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten nedsatte Fragnævn.

Samtidig har Ministeriet udnævnt nedennævnte til Medlemmer af Fragnævnet: Direktør Haakon Christiansen, Direktør Chr. Harhoff, Direktør T. C. Christensen, Skibsreder A. P. Møller, Direktør L. O. Normann, Direktør Axel Kampen og Direktør Hugo Marx-Nielsen, alle udpegede af Dansk Dampskibsrederiforening, og Forretningsfører E. Borch Johansen, udpeget af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

Der vil senere blive udnævnt 1 Medlem efter Indstilling fra Dansk Sejlskibsrederiforening.

## FORHANDLINGER OM HYRETILLÆG

Under de alvorlige Forhold, der raader i Øjeblikket for Skibsfarten, har der været ført Forhandlinger om Løntillæg. Der har mellem Dansk Dampskibsrederiforening og de forskellige Sømandsorganisationer været lange og indgaaende Drøftelser, og fra Redernes Side er der stillet et positivt Forslag, som de forskellige Organisationer nu skal tage Stilling til, og det vil forhaabentlig føre til en Ordning i Løbet af meget kort Tid.

## KRIGSFORSIKRINGEN FOR DANSKE SKIBE TRAADT I KRAFT DEN 1. SEPTEMBER 1939

Ved to Love af 4. Maj 1939 blev der som bekendt oprettet to Forsikringsinstitutter: »Krigsforsikringen for danske Skibe« og »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer«.

Medens »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« i længere Tid har været i Virksomhed, bestemmer Loven om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare i sin § 16:

»Der gøres Indstilling fra Dansk Dampskibsrederiforening til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart saavel angaaende Spørgsmaalet om Fastsættelse af det Tidspunkt, paa hvilket Institutets Forsikringsvirksomhed skal begynde, som om, hvornaar Forsikringsvirksomheden skal ophøre. De nævnte Tidspunkter fastsættes iøvrigt ved kgl. Anordning.

Inden 3 Dage efter at Forsikringsvirksomheden er paabegyndt, skal enhver forsikringspligtig Reder, der ejer Tonnage, hvis samlede Forsikringsværdi overstiger 100,000 Kr., til Institutet indsende en Fortegnelse over de Skibe, han ejer, med vedføjet Angivelse af Skibenes Forsikringsværdi, og snarest muligt derefter tilstiller Institutet vedkommende Reder Garantiforskrivning til Underskrift til Bekræftelse af hans Hæftelse.«

Den 1. Septbr. var den kgl. Anordning udfærdiget, og Institutets Virksomhed dermed paabegyndt.

Som det fremgaar af Lovens § 2 er enhver Reder, der ejer registreringspligtige Skibe, forpligtet til at lade disse Skibe forsikre i Institutet, og de har 8 Dage efter at *Loven traadte i Kraft* — d. v. s. 8 Dage efter den 4. Maj — været forpligtet til at indgive Anmeldelse angaaende deres Optagelse i Institutet. For Skibe, der registreres efter Lovens Ikrafttræden, skal Anmeldelse ske samtidig med Registreringen.

Hvor intet andet er aftalt, forsikres ethvert forsikringspligtigt Skib for den Værdi, der er fastsat som dets Kaskotakst, med Tillæg af forsikret Kaskointerese.

Under særlige Omstændigheder er Bestyrelsen for »Krigsforsikringen for danske Skibe« berettiget til efter Forhandling med den paagældende Reder at forhøje eller nedsætte Forsikringsværdien. For ikke kaskoforsikrede Skibe fastsætter Bestyrelsen Forsikringsværdien.

Paa intet Skib kan der af Institutet overtages et højere Beløb end 4 Millioner Kroner. I denne Forbindelse bemærkes det dog, at med Hensyn til *Skade, der sker før Udfærdigelsen af den i § 16 nævnte kgl. Anordning* om Forsikringsvirksomhedens Paabegyndelse, er samtlige forsikringspligtige Skibe saavel som alle andre Skibe, der maatte være optaget i Institutet, dækket mod Krigsfare, herunder Skade som Følge af krigslignende Begivenheder m. v., for saa vidt Skaden skyldes den Krig eller Fare for Krig, i Anledning af hvilken Anordningen udfærdiges, eller Statsmagtens Foranstaltninger med Henblik paa den paagældende Krig eller Fare for Krig.

Mod den her nævnte Skade samt mod *Skade, der sker efter Udfærdigelsen af den nævnte kgl. Anordning paa en forinden paabegyndt Rejse*, eller paa Rejse paabegyndt inden 3 Uger efter fornævnte Tidspunkt eller under Oplægning og Stilleliggen inden for samme Tidsrum, er *ethvert i Institutet optaget Skib forsikret for hele sin Forsikringsværdi og ikke for mere end 6 Millioner Kroner.*

Forsikring i Henhold hertil dækker Skibet, uanset hvor det befinder sig, men omfatter kun Skade, som ikke kan faas erstattet ifølge anden Forsikring.

Institutets Forpligtelser er betinget af, at de paagældende Skibes Rejser, Oplægning eller Stilleliggen anmeldes til Institutet snarest muligt efter Anordningens Udfærdigelse.

Forsikringssummen for forliste Skibe maa uden Bestyrelsens Samtykke kun anvendes til Anskaffelse af andre Skibe eller til Opfyldelse af paatagne Garantiforpligtelser overfor Institutet.

## NYE DANSKE KRIGSFORSIKRINGS-PRÆMIER FOR VARER

Som meddelt sidste Uge havde de engelske Sø-Assurandører vedtaget en Række Forhøjelser af Krigsforsikringspræmierne for Varer. Forhøjelserne androg for flere Positioners Vedkommende over 100 pCt.

»Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« suspenderede som ligeledes meddelt den 29. August sine pr. 24. August fastsatte Tarifer og vedtog derefter nogle Forhøjelser, der nogenlunde svarer til de engelske, men faa Dage efter kom igen nye Forhøjelser, nemlig den 3. September.

Krigsforsikringspræmier gældende for Afsejling fra og med den 3. September 1939 indtil videre:

Præmierne gælder for Forsendelser med danske Skibe og indtil videre med Skibe under følgende *neutrale* Landes Flag: Sverige, Norge, Finland, Holland, Island, Belgien, U.S.A., Letland og Estland.

	Eksport pCt.	Import pCt.
Mellem danske Havne (herunder mellem danske og svenske Sundhavne .....	1/20	1/20
<i>Mellem danske Havne og Havne i Sverige, Norge og Finland, ikke øst for Kotka.....</i>	1/2	1/2
andre finske Havne.....	1/2	1/2
andre Havne i Østersøen excl. Danzig og Gdynia .....	1	1
Danzig og Gdynia.....	specialtariferes	
tyske Nordsøhavne .....	specialtariferes	
Holland og Belgien .....	1 1/2	1 1/2
Storbritanniens Øst- eller Sydkyst..	2	2
Storbritanniens Vestkyst og Irland..	2	2
Franske Nord- og Vestkysthavne..	2	2
Færøerne og Irland direkte.....	1/2	1/2
via Storbritannien .....	specialtariferes	
Grønland .....	1/2	1/2
Portugal, spanske og spansk-marokanske Atlanterhavshavne, Kanariske Øer og Madeira .....	2	2
Gibraltarr, Tanger og fransk-marokanske Atlanterhavshavne .....	2 1/2	2 1/2
Havne i Middelhavet .....	3 1/2	3 1/2
Havne i Sortehavet .....	4	4
U.S.A.s og Canadas Atlanterhavshavne .....	2 1/2	2 1/2
Golfen og Vestindien .....	3	3
Øst- og Vestkyst af Sydamerika samt Pacifikkysten, Vestafrika og Syd- og Østafrika <i>via</i> Kap....	3	3
Syd- og Østafrika <i>via</i> Suez.....	6	6
Rødehavet, Indien, Ostindien, Australasien, Philippinerne og Østasien syd for 20° N.B. <i>via</i> Kap..	3	3
Rødehavet, Indien, Ostindien, Australasien, Philippinerne og Østasien syd for 20° N.B. <i>via</i> Suez	6	6
Østasien nord for 20° N. B. <i>via</i> Kap .....	3 3/8	3 3/8
Østasien nord for 20° N. B. <i>via</i> Suez .....	6 3/8	6 3/8
<i>Tillæg for Omskibning i neutrale Havne paa det europæiske Kontinent excl. Skandinavien .....</i>	1/8	1/8
<i>Omskibning i andre kontinentale Havne og Havne i Storbritannien og Irland specialtariferes.</i>		
Tarifen for Mejeriprodukter, Flæsk og Æg er suspenderet.		

Del bemærkes, at ovennævnte Priser er fastsat af »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer«.

## PAABUD OM NATIONALITETSMÆRKE PAA DANSKE SKIBE

I Medfør af Paragraf 8 i Lov om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare af 4. Maj 1939 giver »Krigsforsikringen for danske Skibe« følgende Instruction:

Ethvert dansk Skib, der gaar i Fart udenfor Linierne Skagen—Vinga og Falsterbo—Balzerort, skal snarest muligt paamales 2 store danske Flag paa hver Side af Skibet samt Skibets Navn og derunder Ordet »Danmark« i store tydelige Bogstaver midt paa hver Skibsside.

Endvidere skal alle saadanne Skibe straks paa et fra Luften synligt Sted paa Dækket saa vidt muligt baade for og agter vise et udbredt Nationalflag eller lade et saadant paamale f. Eks. Lugepressenningerne.

Endelig skal Skibene Dag og Nat føre Nationalflaget.

## MINIMUMFRAGTRATEPLANEN

Administrationskomiteen for Trampskibsfarten meddelte fra London, at den efter Samraad med Handelsministeriet har besluttet fra og med Mandag Kl. 13 midlertidigt at suspendere Minimum-Fragtplanens Bestemmelser vedrørende Farten paa La Plata Floden, St. Lawrence og de nordlige Havne i U. S. A., desuden Halifax og St. John Mexicobugten, og Havnene i Australien.

## UDLÆGNING AF MINER

Vi henleder bl. a. Opmærksomheden paa den i »Efterretninger for Søfarende« i dette Nummer offentliggjorte Bekendtgørelse Nr. 2621 for Søfarende om, at Forsigtighed tilraades ved Besejling af danske Kystfarvande og Meddelelsen om Udlægning af Søminer.

## FORLISSTATISTIKEN

Det fremgaar af Lloyds Forlisstatistik for 1938, at 243 Skibe paa 374,651 Tons Brutto forliste i Fjor, og at 267 Skibe paa ialt 590,694 Tons blev opslugget. Tilsammen udgik altsaa af Registeret 965,346 Tons Brutto. Forlisprocenten var for Norge 0,38, for England 0,50, Amerika 0,21, Tyskland 0,30, Japan 0,67, Italien 0,55, Frankrig 1,51, Holland 0,28, Sverige 0,84 og Danmark 0,72.

## DANMARKS UDENRIGSHANDEL

I Juli Maaned har Danmarks Import andraget 142,6 Mill. Kr. og Eksporten af indenlandske Varer 138,1 Mill. Kr., hvilket er henholdsvis 5,8 Mill. Kr. mere og 0,8 Mill. Kr. mindre end i den samme Maaned i Fjor. Medens Juli Maaned 1938 udviste en Mereksport paa 2,1 Mill. Kr., har Maaneden i Aar haft en Merindførsel paa 4,5 Mill. Kr.

For de første 7 Maaneder tilsammen har Indførselen i Aar andraget 956,3 Mill. Kr. imod 920,7 Mill. Kr. i Fjor, medens Eksporten har beløbet sig til 900 Mill. Kr. i Aar imod 882,3 Mill. Kr. i Fjor. Den samlede Merindførsel har i Aar været 56,3 Mill. Kr. imod 38,4 Mill. Kr. paa samme Tidspunkt forrige Aar.

Naar *Totalimporten* for Juli ligger 5,8 Mill. Kr. højere end i Fjor, kan dette tilskrives, at en Række mindre Stigninger i de importerede Mængder, især af Forbrugsvarer, har mere end opvejet den Nedgang, der har været i Importen af Korn, Foderstoffer og Brændselsstoffer. Indførselen af Korn har i Juli i Aar kun udgjort 4 Mill. Kr. imod 11,5 Mill. Kr. i Fjor, og Importen af Foderstoffer er gaaet 2,5 Mill. Kr. tilbage til 8 Mill. Kr. Importen af Kul o. l. er gaaet tilbage fra 14,8 til 11,1 Mill. Kr. — idet Importmængden har været betydeligt lavere i Juli i Aar end i Fjor —, medens Indførselen af Benzin og Brændselsolie kun har udgjort 3,8 Mill. Kr. imod 7,4 Mill. Kr.

Paa den anden Side har der været en større Import af følgende Varer: Kaffe etc. er steget med 2,5 Mill. Kr., Olie (især Hvaltran og Kokosolie) 0,9 Mill. Kr., Papir og Træ 1,2 Mill. Kr., Spindestoffer 1,1 Mill. Kr., Garner 0,7 Mill. Kr., Metervarer 1,0 Mill. Kr., Jern og Staal 2,7 Mill. Kr., Metaller 1,9 Mill. Kr. og Maskiner etc. 1,2 Mill. Kr.

Paa *Eksportsiden* har Landbrugsprodukterne indbragt 2,4 Mill. Kr. *mindre*, og Industrivarerne 2,1 Mill. Kr. *mere* end i Juli 1938.

Nedgangen for Landbrugsvarernes Vedkommende falder især paa Smør, idet vi har eksporteret ca. 2700

Tons mindre til England end i samme Maaned i Fjor.

Stigningen i Industrieksporten skyldes hovedsagelig, at der i Juli er solgt Skibe til Udlandet for 10,4 Mill. Kr. i Aar imod 6,9 Mill. Kr. i Fjor.

Samhandelen med Tyskland viste Opgang for Juli i Forhold til forrige Aar. Importen er steget fra 34,1 til 39,2 Mill. Kr. og Eksporten fra 24,2 til 29,6 Mill. Kr. Overfor England viser vor Indførsel en Fremgang fra 42,7 til 46,2 Mill. Kr., men samtidig er vor Eksport gaaet tilbage fra 84,5 til 72,5 Mill. Kr.

### AARHUS HAVN

Fra Aarhus Havn er ved Haveningeniør H. Gebauer udsendt en Oversigt over Havnens Drift i 1938. Det fremgaar heraf, at der indkom 3126 Damp- og Motorskibe paa 1,405,202 R.T.N. og 2600 Sejl- og Sejlmotorskibe m. m. paa 115,326 R.T.N. eller ialt 5726 Fartøjer paa tilsammen 1,520,528 R.T.N.; der udlossedes ialt af samtlige indgaaede Skibe 1,333,847 Tons Gods, og der indladedes i samtlige udgaaende Skibe 217,476 Tons Gods. Heri er inkluderet Stenfiskerfartøjer, tilsammen 604 Damp- og Motorfartøjer paa 30,932 R.T.N. og 408 Sejlfartøjer paa 10,999 R.T.N., som har udlosset ialt 147,865 Tons Sten- og Grusmaterialer. Den 4. Juli anløb Gdynia-Amerikaliniens Motorskib »Pilsudski«, der er paa 8102 R.T.N., Havnen som Turistskib; og Dampskibet »Montcalm«, paa 9789 R.T.N. besøgte Havnen den 1. og 16. August, sidstnævnte gik dog ikke ind i Havnen, men ankrede op paa Reden.

De ved Aarhus Toldsted hjemmehørende Skibe og Baade androg: (over 20 Tons Brutto): Dampskibe 11 Stk., 2932 R.T.N., 4944 ind. H.K., Motorskibe 6 Stk., 3079 R.T.N., 4209 ind. H.K., Sejlskibe med Motor 20 Stk., 688 R.T.N., 1209 ind. H.K. (Under 20 Tons Brutto): Sejlskibe med Motor 31 Stk., 210 R.T.N., Sejlskibe uden Motor 24 Stk., 190 R.T.N., Pramme 2 Stk., 26 R.T.N. Desuden har Havnen 2 Bugser- og Isbryderdampere uden Netto-Tonnage med henholdsvis 175 og 495 ind. H.K. og 1 Motorbugserbaad paa 84 eff. H.K., ligeledes uden Netto-Tonnage, samt 1 Muddermaskine paa 39 R.T.N. og med 45 ind. H.K. Hertil kommer endvidere Havnens Pramme og en Del mindre Baade og Fartøjer, hvis Tonnage er under 4 R.T.B., over hvilke Toldvæsenet dog ikke fører Forregnelser.

Paa Beddingerne optoges af Havnen Materiel de 3 Bugserbaade »Hermes«, »Aros« og »Ara«, de 2 Lodsbaade og 3 Pramme. Ialt benyttede Havnen Beddinger i Sydhavnen i 42 Dage for Hovedskoens og 104 Dage for Sidetrækkets vedkommende. Foruden Havnens Materiel optoges 392 Fartøjer.

Kran Nr. 1 (elektrisk 25 Tons Kran) benyttedes i 1938 ialt 46 Gange, deraf 32 Gange ved Losning eller Ladning fra eller til Skibe, 2 Gange ved Løftning af Baade og 12 Gange ved Af- og Paalæsning af Vogne m. m. — Der transporteredes ialt 1120,5 Tons Gods; der arbejdedes i 79 Normal- og 35½ Overtimer. Elektricitetsforbruget var 371 Kwh. og Afgiften for Benyttelsen 1531,80 Kr.

Kran Nr. 2 (Kul- og Stykgodskranen ved Gasværkskajen) lossede 83,238 Tons Kul og 355 Tons Stykgods; endvidere lossede den 40 Tons Sten og benyttedes til at løfte 2 Oliebeholdere paa tilsammen 5 Tons fra Kajen ned i Bassinet. Elektricitetsforbruget var 34,453 Kwh., og Kranlejen udgjorde 57,011,70 Kr. Der arbejdedes i 682 Normal- og 282½ Overtimer.

Hele Belysningen af Havnen har været udført ved Elektricitet. Forbruget for Kaj- og Gadebelysningen har været 174,142 Kwh., heri er dog inkluderet Fvrene paa Kornpieren, Midtermolen, Nordre Mole og i Lystbaadehavnen;

til Belysningen af Bygninger er forbrugt 6,394 Kwh., hvori dog indgaar Forbruget til de øvrige Fyr, undtagen de to Fyr paa Østre Mole, Fyret Pier II og Ledefyrene. — Der er anvendt 5,824,102 Lampetimer til Kaj- og Gadebelysningen, og der er af Rekvirenter betalt 122% Lampetimer; desuden har Havnen leveret Lys ophængt ombord i Skibe i 172 Lampetimer, der ogsaa er betalt af Rekvirenterne. — For 1 elektrisk Lampe ved Mindebroen og 1 i Revet samt 2 Gadelamper med Master og 2 Færdseksfyr ved Mindet, hvis Elektricitetsforbrug ikke gaar paa Havnens Maalere, betaler Havnen efter Overenskomst med Belysningsvæsenet, Aarsafgiften reguleres efter Elektricitetsprisen og her har Lamperne ved Mindebroen og i Revet for Regnskabsaaret 1937—38 andraget 132,32 Kr. (oprindeligt 175,00 Kr.) og for Lamperne i Mindet og de to Færdseksfyr 465,00 Kr. Belysningsvæsenets Pris for Elektricitet var hele Aaret 35 Øre pr. Kwh., ved Regnskabsaarets Afslutning ydes der dog en Rabat svarende til Forbrugets Størrelse.

Taagesignaler arbejdede i 291½ Timer, fordelt paa 57 Dage. Taageklokken, Gongongen og Trianglen var altid i Virksomhed sammen med en af Sirenerne. Nautophonen blev benyttet i 139 Timer, og Trykluffsirenen, der toges i Brug den 2. Oktober efter at være flyttet til Østre Molehoveds Fyr, i 152½ Timer. Elektricitetsforbruget for Sirenerne var 3225,6 Kwh., og Elektricitetsprisen for hele Aaret 18 Øre pr. Kwh. ÷ Rabat.

Havne- og Bropege har fra 1. Januar til 31. December udgjort 1,549,389 Kr. 26 Øre brutto mod et Bruttobeløb for 1937 paa 1,671,108 Kr. 84 Øre (1937 netto 1,653,771 Kr. 13 Øre), De fra 1. April 1937 fastsatte Havne- og Brotakster med mindre Ændringer var gældende.

### 80 AAR

En af dansk Skibsfarts betydeligste Mænd, tidligere Direktør i Ø. K. Chr. Schmiegelow, fyldte Tirsdag 80 Aar.

Chr. Schmiegelow kom kun 15 Aar gammel til Søs med de store Sejlere og erhvervede sig her et indgaaende Kendskab til praktisk Sømandsskab i en haard Skole. Sømandsuddannelsen afsluttede han med at tage Styrmandseksamen.

For 50 Aar siden stiftede Chr. Schmiegelow sammen med Kaptajn Torm Dampskibsselskabet »Torm« og blev Fører af dette nu saa kendte Rederis første Dampers.

I 1898 blev Direktør Schmiegelow knyttet til det dengang nystiftede Østasiatiske Kompagni som Leder af Skibsfartsafdelingen, men hans Tilknytning til Torm fortsattes.

Indenfor Ø. K. har Direktør Schmiegelow ydet et stort og betydeligt Arbejde, ikke mindst i de Aar, da Kompagniet efter det første dieseldrevne Skib »Selandia«s Sukces i 1912 efterhaanden udskiftede Dampers og gik over til Motorskibene, som nu kendetegner Ø. K.

I Aarens Løb har Direktør Schmiegelow, hvis ene Søn nu sammen med Skibsreder Kampen leder Torm, siddet i en lang Række Bestyrelser og har beklædt utallige Tillidshverv. Han har aldrig ønsket at træde offentligt frem, men staar alligevel som en af dansk Skibsfarts betydelige Personligheder.

Direktør Schmiegelow har efterhaanden trukket sig tilbage fra de fleste af sine mange Hverv; efter 40 Aars Indsats ønskede han saaledes ogsaa at træde tilbage fra Ø. K.s Bestyrelsesraad. Men han kan se tilbage paa en vel udført Gerning til Gavn for Skibsfarten og Landet i sin Helhed.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Særlige Sikkerhedsforanstaltninger

Handels- og Søfartsministeriet har udsendt en Række særlige Forskrifter angaaende Sikkerhedsforanstaltninger i Skibe. Der gives i Bekendtgørelsen en Række Paabud vedrørende Redningsmateriellet i Skibe, der gaar i Fart i europæiske Farvande, herunder Middelhavet og Sortehavet samt Fart paa Island.

### Forbud mod Omtale af Skibes Bevægelser

Der er som omtalt andet Steds udstedt Forbud mod offentligt eller privat at give Meddelelse om eller at omtale til uvedkommende danske Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger. Denne Bekendtgørelse træder i Kraft

straks. Som Følge deraf er vi ude af Stand til at bringe nogen Positionsliste.

### Skibe skal kunne mørkelægges

Handels- og Søfartsministeriet har udsendt Bekendtgørelse om en Række særlige Foranstaltninger, der skal iværksættes af danske og fremmede Skibe i dansk Havn eller dansk territorialt Farvand, hvis der af de militære Myndigheder gives særlig Ordre om Mørkelægning, erklæres Luftværnstilland eller gives Ordre om Mobilisering.

Blandt andet skal alt Lys slukkes eller blændes, saa intet er synligt fra Luften eller udefra, Gnister og Lys-skær fra Skorstene og Udblæsningsrør skal undgaas, Na-

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den storpolitiske Spænding, som kulminerede i Søndags ved Englands og Frankrigs Krigserklæringer til Tyskland, har praktisk talt helt disorganiseret Fragtmarkedet. Saavel Redere som Befragtere har ikke Anelse om, hvorledes Krigsforsikringspræmierne vil stille sig, og af den Grund er det forstaaeligt, at de fleste venter for at se Tiden an, i hvert Tilfælde hvad de europæiske Markeder angaar.

Den truende Krig medførte allerede i Slutningen af sidste Uge væsentlige Fragtstigninger, f. Eks. betalte River Plate Markedet sidste Fredag 10/— over Minimalraten paa Basis af U. K. Losning, men selv denne Rate er i Dag næppe tilstrækkelig til at dække det forventede Tillæg til Krigsforsikringspræmien. Den telegrafiske Forbindelse med London er iøvrigt meget daarlig, og i de enkelte Fragtrapporter, der kommer fra dette Befragtningscentrum, nævnes ingen Rater, saa det er vanskeligt at opgive, hvad Markedet kan betale i Dag.

Paa de amerikanske Markeder har der været ret god Efterspørgsel efter Tonnage, bl. a. sluttedes en almindelig 2400 Tons Trampdamper for en Vestindisk Rundtur til den væsentlig højere Rate af \$ 2,75. Iøvrigt noteres der fra Amerika en Række hjemgaaende Ordre til Europa, f. Eks. Kul fra Hampton Roads til Oslo til \$ 7.— og til Sverige til \$ 8.50, men det er næppe sandsynligt, at nogen Reder paa nuværende Tidspunkt vil interessere sig for disse Forretninger til denne Rate, Fra U. S. Atlantic og Golfen er der ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Scrapjern og andre Varer til Japan. Der noteres f. Eks. paa Net Charter \$ 7.50 fra Golfen til Japan og Dalny, men der kan antagelig opnaas noget mere.

Fra Pacifickysten er Befragterne nu villige til at betale \$ 5.— for Scrapjern til Japan, og der er desuden stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Lumber, saavel til Japan som til Nordkina, for hvilke Forretninger Befragterne udbeder laveste Tilbud.

Østens Markeder er praktisk talt livløse. Der har ganske vist været en enkelt Ordre for Soyabønner fra Dalny til skandinavisk Havn, men Befragterne har ikke, saa vidt vides, faaet Tilbud af Tonnage herfor, hvilket naturligvis skyldes det ovenfor nævnte Forhold, nemlig Vanskeligheden ved at dække Krigsforsikring for en saadan Rejse.

Som ovenfor nævnt er de europæiske Markeder praktisk talt gaaet i Staa. Med Hensyn til Kul fra England til de skandinaviske Lande synes Forholdene at ligge saaledes, at en lang Række Dampere paa Grund af Krigsudbruddet har haft Lejlighed til at annullere allerede indgaaede Certepartier, og derefter truffet et Arrangement med Befragterne om en Forhøjelse af Raten. Det vides med Sikkerhed, at adskillige Baade, som har været sluttet for Kul fra Østkysten til Danmark, Sverige og Norge til Rater omkring 7/—, er annullerede og har opnaaet Rater, der ligger mellem sv. Kr. 20.- og sv. Kr. 25.-

Paa Timechartermarkedet er der ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage, men ogsaa her er det vanskeligt at opgive nogen Rate.

Forhaabentlig vil Forholdene afklare sig noget, saa at vi i vor næste Fragtberetning mere udførligt kan komme ind paa en detailleret Rapport om de enkelte Markeder.

6. September 1939.

vigationslys skal slukkes med Undtagelse af Sidelanterner og Ankerlanterner, der skal dæmpes efter nærmere angivne Regler, ligeledes skal Lys under Lastnings- og Losningsarbejde kunne slukkes hurtigt. Udsendelser fra de danske Radiostationer skal uafbrudt aflyttes, og Skibene skal under Sejlads gaa med stærkt reduceret Fart. Under Flyvervarsel skal Skibene hurtigst muligt ankre op og blive liggende, saa længe Varslet varer.

#### Ekspropriation af Skibe o. s. v.

Forsvarsminister Alsing Andersen fremsatte i Folketingets Møde forleden et Forslag til Ændringer i og Udvidelse af den gældende Lov om Hærens Forsyning med Heste og Vogne. Den gamle Lov giver kun Hjemmel til at ekspropriere Heste og Vogne, herunder Biler og Motorcykler, medens den ikke giver Hjemmel til at ekspropriere Skibe og Luftfartøjer. Endvidere kan der efter den hidtidige Lov kun eksproprieres til Ejendom, men ikke til Brug.

Det er dette, der i det fremsatte Lovforslag søges forandret, og samtidig bestemmes det, at Ekspropriationer af Befordringsmidler til Lands og til Vands ogsaa kan finde Sted som et Led i Foranstaltningerne til Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb. Saa fremt der kun eksproprieres til Brug, skal der gives Ejerne en Erstatning for Afsavn, men »Krigsmagten« kan selv vælge, hvorvidt de paagældende Befordringsmidler skal eksproprieres til Ejendom eller til Brug. Erstatningerne fastsættes af en Vurderingskommission.

#### De nye engelske Regler for Lanterneføring

I danske Rederkredse udtaler man, at de danske Skibe, der trafikerer engelske Havne, selvfølgelig indstiller sig paa at overholde de nye engelske Regler for Lanterneføring. Man er indstillet paa, at det kan bevirke nogen Forsinkelser.

#### De polske Nordsøfiskere

20 polske Motor-Fiskerbaade fra Gdynia og Danzig er gaaet ind i Schevningens Havne. Skipperne havde, da de fiskede i Nordsøen, faaet Ordre til straks at afgaa til Holland og der afvente Situationens Udvikling.

#### Donauskibsfarten

Efter hvad Donau-Dampskibsselskabet meddeler, indstilledes Eksprestrafiken Wien—Nedre Donau fra og med 31. August.

#### Sejladsen paa England

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler Onsdag:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det danske Gesandtskab i London modtaget Indberetning om, at der i Retningen 281 Gr. retv. fra Cloch Point Light — paa ca. 55 Gr. 56 Min. nordlig Bredde 4 Gr. 52 Min. vestlig Længde — til Dunoon Jetty paa den modsatte Kyst findes en Hindring for Skibsfarten.

Et sikkert Gennemsejlingsløb gennem Farvandet er afmærket saaledes. I Farvandets vestlige Side af et sortmalet Fyrskib (Fyrhaad), den viser rødt Blink hvert 6, Sekund og i Taage affyrer et Skud ca. hvert 30. Sekund.

I Farvandets østlige Side af en konisk, rødmalet Lystønde, der viser hvidt 2-Blink hvert 12. Sekund.

Indtil videre maa alle Skibe, hvad enten de er for ind eller udgaaende paa Clyde-Floden, holde sig imellem de ovenfor nævnte Afmærkninger og maa navigere med Forsigtighed i Nærheden af disse.

Endvidere er der i Indløbet mellem Horse Sand Fort og Noman's Land Fort, Spithead, stationeret Fartøjer der viser samme Signaler som Vragfyrskibe. Saavel ind- som udgaaende Skibe skal passere mellem disse.

For saa vidt angaar Orkney Øerne er følgende Indløb til Scapa Flow ikke længere sejlbare paa Grund af Spæringer:

Kirk Sound, Skerry Sound, East Weddel Sound, Watter Sound og Burra Sound.

#### Lodstvang paa Elben

Generalkonsulatet i Hamborg meddeler, at der er indført Lodstvang paa Elben og i Hamborgs Havn.

#### Forsigtighed ved Anløb af tyske Havne

Handelsministeriet meddeler Fredag: Det maa paaregnes, at Ændringer i tyske Kystafmærkninger indtræder, og at Fyrene ikke brænder, uden at dette forud bekendtgøres. Skibe bør ikke anløbe tyske Flodmundinger eller Havne uden Lods.

#### Græsk Damper minesprængt

Den græske Damper »Kosti« af Piræus blev Mandag Morgen minesprængt syd for Falssterbo Rev Fyrskib. Besætningen reddedes og landsattes i Malmø.



### Danzig Havn

Forvaltningen af Havnen, der hidtil har været i Hænderne paa et blandet Havneudvalg, er gaaet over paa tyske Hænder.

### Dansk Kutter minesprængt

En Esbjergkutter blev det første danske Offer for Mineerne i Nordsoen. Det befrygtes, at 4 Mand er omkommet.

### Finsk Motorskib sejlet i Sænk

Til Motorskibet »Aallotars« af Tøfsalas Agent i Helsingfors er der indløbet Telegram fra Skibets Ejer og Kaptajn, hvori det meddeles, at Skibet er sunket udfør Trelleborg efter en Kollision med Damperen »Dagny« af Mariehamn. »Aallotars« fik saa stor Lækage, at det sank øjeblikkelig. Af Besætningen paa 11 Mand druknede Styrmanden, Maskinmesteren og en Smører.

Skibet, der lastede 300 Tons, var paa Rejse fra Stevns til Kotka med en Ladning Gibs. De overlevende er af »Dagny« indbragt til Helsingborg.

### Helsingør Værft giver 12 pCt. Udbytte

Paa et i sidste Uge i A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Netto-Overskud, som efter Afskrivninger til et Beløb af 500,000 Kr., Henlæggelse af 100,000 Kr. til løbende Garantier og 450,000 Kr. til Skatter, udgør 1,142,272 Kr., udbetales 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne, med 504,000 Kr., afholdes Tantiemer til Bestyrelsen med 21,000 Kr. samt henlægges 600,000 Kr. til Dispositionsfond, hvorefter Resten, 17,272 Kr., overføres til næste Aars Regnskab.

### Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

har udsendt en smuk Brochure, hvori der fortælles om Verdens ældste Bjergningsselskab, der stiftedes i 1833 af den unge Tømmerhandler Em. Z. Svitzer.

Virksomheden voksede stadig, og i 1872 dannedes Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, Nybygningen af Bjergningsskibe tog Fart, og Materiellet forøgedes og moderniseredes efter de gjorte Erfaringer og i Overensstemmelse med den almindelige tekniske Udvikling; omkring Aarhundredskiftet havde Selskabet 8 Bjergningsdamper og 4 Lægtre, i 1939 bestaar Flaaden af 12 Bjergningsskibe, 7 Bugserbaade, 3 Lægtre, 4 Løftepontoner og 4 Motorbaade, ialt 30 Enheder, foruden et stort Lager af Reservemateriel.

Hele dette Materiel kan naturligvis ikke finde Anvendelse i danske Farvande, og allerede i 1888 sendte Selskabet den første Bjergningsdamper til Middelhavet for at stationere der, nu er 4 store Bjergningsskibe stationeret i Rødehavet, Middelhavet og paa den europæiske Atlanterhavs-kyst, og Resten af Flaaden har Basis i danske Farvande.

Det samlede Antal Bjergninger, der er udført af Svitzer i Løbet af de 106 Aar, Virksomheden har bestaaet, udgør cirka 11,000, og skønt mange andre Bjergningsselskaber i Tidens Løb er oprettel i alle Dele af Verden, har Svitzers Bjergnings-Entreprise dog — takket være dens Traditioner, dens Erfaring, dens tidssvarende Materiel og dens veltrænede Stab — formaaet at hævde sin Stilling som et af de ledende Selskaber og kan stadig glæde sig ved den Tillid, som Assurandører og Redere gennem mange Aar har vist den.

### Estlands Landbrugseksport

Som Følge af, at de engelske Dampskibslinier har indstillet Farten paa Østersøen, er der opstaaet Vanskeligheder for den estniske Landbrugseksport til England. I sidste Uge har saaledes Eksporten af Smør, Bacon og Æg til England været indstillet. For at raade Bod paa dette Forhold har de estniske Eksportorganisationer, efter hvad Gesandtskabet i Tallinn meddeler, besluttet at etablere en midlertidig estnisk Damperforbindelse mellem Tallinn—London—Hull. En Benyttelse af de finske Linier viste sig ikke at være mulig, idet der hersker de samme Forhold i Finland, og de finske Baade er allerede overbelastede, og Oprettelsen af en fælles Linie med Lolland var ogsaa vanskelig at gennemføre, idet et Anløb af Riga vilde tage for megen Tid.

### Svendborg-Skibsdreng redder et Menneskeliv

Den 18-aarige Robert Pihl Rasmussen, Svendborg, der kun har sejlet som Skibsdreng i ca. 3 Maaneder, forhyret med Stenfisherfartøjet »Carla« af Nyborg, reddede fornylig Skibets Dykker fra Druknedøden. Under Arbejdet med at bjerge en Sten ved Hirtsholmene sprængtes Skibets Kran, og en Stump af Tandhjulet slog Skipperen bevidstløs, medens Styrmanden fik Laaret brækket af Kranens Bom. Skibsdrengen var øjeblikkelig klar over, at Dykkeren var i største Fare, da der ikke var nogen til at betjene Luftpumpen. Han begyndte straks at pumpe, og da Skipperen kort efter kom til sig selv, fik de to ved forenede Anstrengelser Dykkeren i Sikkerhed indenbords.

### Havneudvidelsen i Kalundborg

I Kalundborg har man som, tidligere meddelt, Planer om en betydelig Udvidelse ved Anlæg af en ny Benzinhavn. Fra Indenrigsministeriet har Byraadet i den Anledning modtaget en Skivelse, hvori det hedder, at man under Henviisning til en af Vandbygningsvæsenet afgivet Erklæring anmoder om, at der maa blive fremsat et nærmere udarbejdet Projekt med tilhørende Overslag vedrørende de paatænkte Arbejder. Man ønsker oplyst, om ikke en Del af de hidtil paaregnede Arbejder kan udskydes til senere Udførelse, saaledes at der foreløbig kun iværksættes Arbejder til et saa stort Beløb, som Havnen med nogenlunde Sikkerhed kan paaregne at kunne forrente og afdrage.

Af Vandbygningsvæsenets Erklæring fremgaar, at man nærer nogen Betænkkelighed ved Gennemførelse af det oprindelige store Projekt, fordi foreløbig kun en Del af Areal et er udlejet.

Justitsministeriets Konsulent for brandfarlige Stoffer har gennemgaaet Projektet og mener, at den projekterede Oliehavn vil faa en ret hensigtsmæssig Beliggenhed, og at Anlægspladsen for Tankbaade ligeledes vil være egnet. Anlægget skal omfatte 3 Sik. Tanke a 1100 Kgm., og Konsulenten nærer ikke Betænkkelighed ved at anbefale, at der gives Tilladelse til Oplag af brandfarlige Vædske af denne Størrelse ved den planlagte Havn. Under Henviisning hertil kan ogsaa Vandbygningsvæsenet gaa med til, at Tankanlægget opføres som foreslaaet.

I et Byraadmøde forleden har Borgmesteren redegjort for Sagen og omtalt det af Ingeniør E. Ramsing udarbejdede Projekt, hvorefter Udgiften ved Havneudvidelsen bliver 1,450,000 Kr. Herefter faar den nye Oliehavn et Areal paa 20,800 Kv. Ingeniøren udvikler nærmere, at ved en Reduktion af Projektet vil der ikke kunde opnaas væsentlige Beparelser. Efter at have modtaget Ingeniørens Redegørelse, fortsatte Borgmesteren, har Havneudvalget behandlet Sagen og giver Ingeniørens Betragtninger Tilslutning. Havneudvalget foreslaar at svare Indenrigsministeriet, at det af den fra Ingeniøren modtagne Redegørelse frengaar, at der ikke kan foretages egentlige Beparelser, uden at der samtidig sker en saadan Forringelse, at de Fordele, der tilsigtes opnaaet ved Havneudvidelsen, bortfalder, ligesom saadanne Ændringer maa paaregnes at ville paaføre Havnen betydelige Merudgifter, der bør spares. Havneudvalget maa af disse Grunde, og idet der henvises til tidligere fremsatte Oplysninger, andrage om, at det udarbejdede Projekt approberes. Borgmesteren anbefalede paa Havneudvalgets Vegne at give Tilslutning til Besvarelsen.

Fra Havneudvalgets Side tiltraadtes dette Svar, og Borgmesteren pegede sluttelig paa, at der ikke alene er en Risiko, men ogsaa en Chance. Kalundborg Havn er begunstiget fra Naturens Side ved den dybe, selbare Fjord. Ved at uddybe til 9 m bliver Kalundborg den eneste Havn udenfor Hovedstaden, der har en Vanddybde paa 9 m, og man har ført Forhandlinger med to Firmaer, der begge ønskede 9 m Dybde. Byens Trivsel afhænger af Havnen, og derfor bør man foretage Udvidelsen.

### Den norske Skibsfart

Den norske Krigs-Søforsikring for Skibe meddeler: Paa Grund af den spændte Situation fraraades det norske Skibe indtil videre at anløbe Danzig, Neu Fahrwasser og Gdynia.

### Ny Færgefører.

Kaptajn Brandi, der var Overfartsleder ved Vildsund-Overfarten indtil dennes Nedlæggelse, er ansat som Færgefører ved Fanø-Overfarten.

### Japansk Dampskibs-Trafik paa Europa.

Den japanske Dampskibstrafik til Europa vil nu gøre London til sin Endestation i Stedet for Hamborg. Trafikministeriet har givet 10 japanske Dampere, der befinder sig i europæiske Farvande, Ordre til at vende tilbage til Japan via Panamakanalen i Stedet for Suezkanalen.

### Dansk Sømandshjem i Danzig bombarderet.

Udenrigsministeriet meddeler Tirsdag Eftermiddag: Fra det danske Generalkonsulat i Danzig er der Tirsdag Eftermiddag indløbet Meddelelse om, at det danske Sømandshjem er blevet ramt af Bomber og er ubeboeligt. Alle Danske i Danzig er i god Behold.

### Konvojering af Koffardiskibe.

Handelsministeriet meddeler: Gennem Udenrigsministeriet har man fra det danske Gesandtskab i London modtaget Indberetning om, at det britiske Admiralitet har meddelt, at alle Koffardi-

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
 Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder  
**HELSINGFORS (Finland)**  
 Ellitalkontor HANGO  
 Skibsredere. Skibsmæglere      Befragtning og Spedition

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



skibe kan underkastes Undersøgelse af den britiske Marines Kontrabande-Kontrolltjeneste.

Vigtigste Anløbshavne er Weymouth, Kirkwall og Gibraltar.

Der er endvidere taget Skridt til Indførelse af Konvojerings-system for Koffardiskibe.

#### Gennemsejling af Bosporus og Dardanellerne.

Istanbul's Havnekaptajn har ifølge Meddelelse fra Gesandtskabet i Ankara bestemt, at Skibe, der gennemsejler Bosporus i Zonen mellem Linier draget fra Böyükdere til Umuryeri og fra Ahirkapi til Haydarpasa og Dardanellerne i Zonen mellem Linier draget fra Gelibolu til Cardak og fra Helas til Kumkale, skal sætte Farten ned til det nødvendige Minimum, naar de sejler i Nærheden af Kysten. Skibene skal, naar de gennemsejler Dardanellerne i Zonen mellem en Linie, som gaar gennem Kepez Fyrtaarns Meridian, nedsætte Farten til højst 10 Mil pr. Time.

Ifølge Havnekaptajnens Meddelelse er Bestemmelsen motiveret ved den Skade, Bølgeslaget fra Skibe med større Hastighed har forårsaget baade paa Bygningsværkerne langs Kysten og paa smaa Fartøjer.

#### Britisk Kontrol af britiske Handelsskibe.

Det danske Handelsministerium meddelte Tirsdag, at der fra det danske Gesandtskab i London var modtaget Indberetning om, at alle britiske Koffardiskibe ifølge Admiralitetets Bestemmelse kan underkastes Undersøgelse af den britiske Marines Kontrabande-Kontrolltjeneste.

Der staar i Meddelelsen fra London intet om neutrale Handelsskibe, men det følger af sig selv, at den engelske Kontrebande-Kontrol i Tillælde af Mistanke vil lade dem undersøge.

Samtidig har det britiske Admiralitet meddelt, at de vigtigste Anløbshavne vil være Weymouth (ved Kanalen), Kirkwall (paa Orkney-Øerne) og Gibraltar.

Dette svarer til Kontrollhavnene under Verdenskrigen, da f. Eks. de danske Amerikabaade ofte blev taget ind til Kontrol ved Kirkwall.

Endelig meddeler det britiske Admiralitet, at der er taget Skridt til at indføre Konvojerings-System for Koffardiskibe.

#### Forbud mod Fiskeri i det danske Minefelt.

I Medfør af Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri udsendt Bekendtgørelse, hvorefter det forbydes at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand o. l.

1) i et Omraade, der mod Nord begrænses af Breddeparallelen 55 Gr. 45 Min. N. Brd., mod Syd af Breddeparallelen 55 Gr. 40 Min. N. Br., mod Øst af Meridianen 12 Gr. 45 Min. Ø. Lgd. og mod Vest af Sjælland og Amager. Det er dog tilladt at udøve Fiskeri med faststaaende Redskaber, der udsættes fra Landgrunden omkring Trekroner og langs Kysten Nord for Indsejlingen til Tuborg Havn.

2) i et Omraade, der mod Nord begrænses af Breddeparallelen gennem Nordre Rose Fyrtaarn, mod Syd af Breddeparallelen gennem Amagers Sydspids (Allandshage), mod Øst af Meridianen 12 Gr. 45 Min. Ø. Lgd. og mod Vest af Amager. Overtrædelse af Bestemmelserne straffes med Bøder, for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf.

Bekendtgørelsen træder i Kraft straks.

Det fremgaar af Bekendtgørelsen, at Fiskeri og Optagelse af Sten og Sand er tilladt paa en smal Strimmel af Drogden Nord for Nordre Rose Fyr.

#### 25 Aars Jubilæum

Den 10. September er det 25 Aar siden, Forstander *Gustav Sørensen* overtog Ledelsen af Fanø Navigationsskole efter Faderens Forst. L. Nic. Sørensens Død.

Gustav Sørensen gik ind til denne Opgave med speciel Uddannelse for denne Gerning. Efter at være bleven Student og cand. phil., virkede Gustav Sørensen som Lærer i København, og derefter lod han sig særlig uddanne til Navigationsslærer paa Polyteknisk Læreanstalt, Meteorologisk Institut og paa Orlogsværftet, aftjente sin Værnepligt til Søs og gik 1908 som Forstander ombord i Skoleskibet »Viking«. Her virkede han i omtrent fem Aar og deltog bl. a. i dette Skoleskibs Rejser til Australien, Vestkysten af Sydamerika og Vladivostok, Rejser, der baade erfarings- og udviklingsmæssigt var af Betydning for hans Livsgerning paa Fanø Navigationsskole.

Da han i 1913 kom hjem fra sin fjerde Langtur med »Viking«, maatte han mønstre af, idet hans Fader var blevet syg og ønskede ham hjem som Lærer ved sin Navigationsskole.

Efter L. Nic. Sørensens Død modtog Gustav Sørensen den 10. September 1914 ministeriel Udnævnelse til Skolens Bestyrer, og samtidig tilsagde daværende Folketingsmand Slebsager og Konsul D. Lauritzen Skolen den Støtte, de kunde give. 1921 overtog Staten Fanø Navigationsskole samtidig med Navigationsskolerne i København, Svendborg og Marstal. Elevantallet var da steget til 34 og er siden steget yderligere. 1934 fik Nordby Navigationsskole sin særlige Radioafdeling.

I de forløbne 25 Aar har Gustav Sørensen med Dygtighed videreført det store Arbejde, Faderen havde lagt Grunden til, og et meget stort Antal af Landets Styrmand og Skibsførere er i de 25 Aar udgaaet fra denne Navigationsskole og bevarer saavel Skolen som dens Forstander i taknemlig Erindring.

#### Jubilæum

Kaptajn *H. P. Sørensen*, der er født i Lohals 1875 og var 14 Aar, da han kom ud at sejle for at lære at blive Sømand og sejlede i forskellige Farter til 1899, fejrede 4. September 40 Aars Jubilæum.

Kaptajn Sørensen lod for 40 Aar siden paa Møllers Skibsværft i Faaborg bygge Skonnerten »Fremad af Lohals«, af hvilken han senere har været Ejer og Fører.

Den 4. Septbr. 1899 stod Kaptajn Sørensen første Gang til Søs som Skibsfører paa sit nye Skib og fejrer altsaa nu det sjældne Jubilæum som Ejer og Fører af det samme Skib, og i alle disse Aar har Sørensen aldrig været hverken grundstødt eller lidt Havari paa anden Maade.

De første 15 Aar sejlede Sørensen i fast Fart paa Randers Trævarefabrik og efter Krigens Udbrud i forskellige Farter til 1922, da der blev installeret Motor i »Fremad«, og Sørensen kom da i fast Fart med Cement fra Odense.

Maskinmester *Frants R. Frederiksen* kan paa Fredag fejre 40 Aarsdagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Han begyndte som Assistent i »Piscaria«, blev Andenmaskinmester tre Aar senere og udnævntes til 1. Mester i 1920. Maskinmester Frederiksen gør nu Tjeneste i Damperen »Sønderjylland«.

#### 70 Aar.

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn J. Th. Rasmussen, Gentofte, fylder Torsdag 70 Aar.

#### Dødsfald

Maskinmester *Peder Høj*, Svendborg, er afgaaet ved Døden, 71 Aar gammel. Maskinmester Høj havde i sin Tid sejlet i Rederierne Alfred Christensen og A. P. Møller.

Forhenværende Lods *C. P. Fauerskov*, der i 40 Aar var Lods i Marstal, er afgaaet ved Døden, 84 Aar gammel.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGG

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/s**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9.

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVNTlf. 12.432  
12.267  
12.732

DAMPKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sei. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

## FRAGT- &amp; PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -  
Brasilien - Nordafrika - Italien -  
Spanien - Portugal - Frankrig -  
Belgien - Tyskland - Storbritannien -  
Island - Norge - Sverige - Danmark -  
Lettland - Litauen - Estland -**KAAS & SØRENSEN**

INDEHAVER

**G. E. OLSEN**Skibsklarering  
KommissionBunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter**HELSINGØR**Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 - Privat 678

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

**Skibsproviantering**

Schiffhandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Amaliegade 43.

Efter Kl. 8 Ordruk 3086

København K.

Telgr.-Adr.: Stores

Lager at alle Skibsfornødheder

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 3. September 1939.

Nr. 36.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan toges paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## Danmark.

### 2621. Bekendtgørelse for Søfarende fra det kongelige danske Marineministerium. Forsigtighed tilraades ved Besejlingen af danske Kystfarvande.

1. Ved Manøvrer, Øvelser eller af andre Aarsager kan det blive nødvendigt helt at forbyde Skibe Adgangen til eller Afgangen fra *Københavns Red* og visse andre *danske indre territoriale Farvande*, eller at gøre denne Besejling afhængig af særlige Betingelser.

2. I saadanne Tilfælde vises et Varsels-Signal fra iøjnefaldende Steder. Varsels-signalet er: Om Dagen tre røde Kugler — om Natten tre røde Lys, — viste lodret over hverandre.

3. Det samme Varsels-Signal vises af Vagtskibe, som eventuelt tillige vil føre Lodskeningsflag.

4. Alle Skibe, som ønsker Adgang til eller ønsker at forlade *dansk territorielt Farvand*, skal — naar de observerer Varsels-Signalet — afgive Signal for Lods og afvente Vagt- eller Lodsskibets Ankomst.

Udgaaende Skibe skal forholde sig efter Lodsens nærmere Anvisning.

5. Skibe, der befinder sig i *dansk territorielt Farvand* skal saavel om Dagen som om Natten have deres Nationsflag hejst.

6. Skibe, der ønsker Adgang til *Københavns Red* eller *Havn*, skal — naar de, anløbende Nord fra, observerer Varsels-Signalet — anløbe Pladsen c.  $55^{\circ} 45',4$  N. og  $12^{\circ} 41',5$  E., — c.  $1\frac{3}{4}$  Sm retvisende  $163^{\circ}$  (retvisende S. t. E.  $\frac{1}{2}$  E.) for Lys- og Klokketønden „*Taarbæk Rev*“ og naar de, anløbende Syd fra, observerer Varsels-Signalet — anløbe Pladsen c.  $55^{\circ} 31',$  N. og  $12^{\circ} 42',6$  E. — c.  $\frac{1}{2}$  Sm retvisende SSW for „*Drogden Fyr*“ — paa hvilke Pladser de skal afvente Lodsens Ankomst eller det *danske Vagtskibs* nærmere Anvisning for Sejladsen.

7. Den i Punkt 1 og 6 omhandlede Del af *dansk territorielt Farvand*, som benævnes *Københavns Red*, begrænses mod Nord af en Linie fra *Taarbæk* Baadehavn til Pladsen for Lys- og Klokketønden „*Taarbæk Rev*“ og derfra til Pladsen for Lystønden „*Saltholm NE.*“, mod E. af en Linie fra sidstnævnte Lystøndes Plads til *Saltholms* nordligste Pynt og derfra af *Saltholms* Vestkyst indtil *Saltholms* sydligste Pynt, mod Syd af en Linie fra sidstnævnte Pynt til *Drogdens Fyr*, derfra til Pladsen for Sømærket „*Aflandshage*“ (rød 2-Kost) og fra denne af en Linie til *Sjællands* Kyst i Retning mod *Vallensbæk Kirke* paa *Sjælland*.

8. Den i Punkt 4 omhandlede Lodsning vil indtil videre blive udført uden Bekostning for Skibene.

Om nødvendigt vil der, ligeledes uden Bekostning for Skibene, blive stillet Bugserbaade til Disposition.

9. Vagt- og Lodsskibe vil efter Omstændighederne give nærmere Meddelelse om, hvorvidt særlig Undersøgelsestjeneste er etableret, om Dele af *dansk territorialt Farvand* er spærrede, og om der er truffet særlige Bestemmelser for Besejlingen af bestemte *danske Farvande*.

10. Udgaende Skibe vil eventuelt kunne faa de fornødne Oplysninger, inden *dansk* Havn forlades.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 4. September 1939.

Nr. 37.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan toges paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *Parentes*, saafremt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske Fyrers Synsvide* er anført for en *Øjehøjde* af *5 Meter*. *Højder og Dybder* er angivet i *Meter (m)*, *Afstande* i *Sømil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende*, og de, der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## Danmark.

2622. Bekendtgørelse for Søfarende fra det kongelige danske Marineministerium.  
Sundet. København. Søminer udlagt.

1. Der er udlagt Søminer i Adgangene til *Kongedybet, Hollænderdybet og Drogden*.

2. Al Sejlads til og fra *Københavns Red* eller *Havn uden Lods* er midlertidig forbudt. Skibe, der ønsker Adgang til *Københavns Red* eller *Havn Nordfra*, skal give Signal for Lods og anløbe Pladsen c.  $55^{\circ} 45',4$  N. og  $12^{\circ} 41',5$  E. — c.  $13\frac{1}{4}$  Sm retvisende  $163^{\circ}$  (retvisende S. t. E.  $\frac{1}{2}$  E.) for *Lys- og Klokketønden Taarbæk Rev*, — hvor de skal afvente Lodsens Ankomst og nærmere Anvisning for Sejladsen.

Skibe, der *Sydfra* ønsker Adgang til *Københavns Red* eller *Havn* skal anløbe Pladsen ca.  $\frac{1}{2}$  Sm retvisende SSW for *Drogdens Fyr*, hvor de skal afvente Lodsens Ankomst og nærmere Anvisning for Sejladsen.

Udgaaende Skibe skal forholde sig efter Lodsens nærmere Anvisning.

3. Skibe, der befinder sig i *dansk territorielt Farvand*, skal saavel om Dagen som om Natten have deres *Nationsflag* hejst.

4. Den i Punkterne 1 og 2 omhandlede Del af *dansk territorielt Farvand* begrænses *mod Nord* af en Linie fra *Taarbæk Baadehavn* til Pladsen for *Lys- og Klokketønden „Taarbæk Rev“*, og derfra til Pladsen for *Lystønden „Saltholm NE.“*, *mod Øst* af en Linie fra sidstnævnte *Lystøndes Plads* til *Saltholms nordligste Pynt* og derfra af *Saltholms Vestkyst* indtil *Saltholms sydligste Pynt*, *mod Syd* af en Linie fra sidstnævnte *Pynt* til Pladsen for *Drogden Fyr*, derfra til Pladsen for *Sømærket „Aflandshage“* (rød To-Kost) og fra denne til *Sjællands Kyst* i Retning fra sidstnævnte *Sømærke* mod *Vallensbæk Kirke* paa *Sjælland*.

5. Den i Punkt 2 omhandlede Lodsning vil indtil videre blive udført uden *Bekostning* for Skibene.

Om nødvendigt vil der, ligeledes uden *Bekostning* for Skibene, blive stillet *Bugserbaade* til *Disposition*.

6. Der vil efter *Omstændighederne* fra *danske Vagtskibe* blive vist et *Varsels-Signal* som *Tegn* paa det *spærrede Farvands Nærhed*. Signalet bestaar om Dagen af *tre røde Kugler* — om Natten af *tre røde Lys* — viste lodret over hverandre.

7. Skibe, der søger at *unddrage sig disse Bestemmelser*, vil blive stoppede og eventuelt anholdte af de i *Farvandet stationerede danske Orlogs- og Vagtfartøjer*.

8. Skibe, der ikke skal anløbe *Københavns Red* eller *Havn*, kan ikke forvente at blive lodset gennem *Københavns Red*, saafremt deres *Dybgaaende* er mindre end 7,0 m.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 4. September 1939.

Nr. 38.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

2623. Sverige S.-Kyst. Smygehuk SSW. Vrag.

(U. f. s. Nr. 35/2404. Stockholm 1939.)

Et Vrag ligger sunket paa c.  $55^{\circ} 18',2$  N.  $13^{\circ} 18',5$  E., c. 2,6 Sm SSW. for *Smygehuk* Fyr.

2624. (T). Tyskland. Pillau. Undervandshindringer. Advarsel.

(Rügen Radio. Den 28. August 1939.)

Undervandshindringer er udlagt ved Indsejlingen til *Pillau*.

Alle Skibe, der ønsker at anløbe *Pillau* skal i *Pillau* Vinkelfyrs hvide Sektor mellem W. og N. styre mod en Lystønde, der er udlagt paa  $54^{\circ} 45' 00''$  N.  $19^{\circ} 51' 21''$  E., og her afvente Lods.

2625. (T). Tyskland. Danzig Bugt. Farezone. Advarsel.

(N. f. s. Nr. 35/3547. Berlin 1939 og det danske Generalkonsulat i Warszawa).

Tyskland har erklæret nedennævnte Omraade for Farezone. Omraadet begrænses, som følger:

Mod V est: Meridianen  $18^{\circ} 05'$  E.

— Ø st: —  $20^{\circ} 00'$  E.

— N ord: Breddeparallelle  $55^{\circ} 10'$  N.

Alle Skibe, som opholder sig i *Østersøen*, advares imod at befare ovennævnte Omraade.

Adgangen til *Gdynia* Havn er spærret.

2626. (T). Tyskland. Swinemünde. Undervandshindringer. Undervandssignale ude af Virksomhed. Advarsel.

(Rügen Radio den 1. September 1939).

Undervandshindringer er udlagt ved Indsejlingen til *Swinemünde*.

Alle Koffardiskibe advares imod uden Lods at besejle et Omraade inden for en Afstand af 7 Sm fra *Swinemünde* Fyr.

Skibe, som ønsker at anløbe *Swinemünde* skal styre mod en rødmalet Lystønde, der er udlagt paa c.  $54^{\circ} 01'$  N.  $14^{\circ} 17',5$  E. og her afvente Lods. Lystønden viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 8 s., Lys 5 s., Mørke 3 s.

*Swinemünde* Undervandssignal er ude af Virksomhed.

2627. (T). Tyskland. Kielerfjord. Undervandshindringer. Advarsel.  
(Rügen Radio den 1. September 1939).  
Undervandshindringer er udlagt ved Indsejlingen til *Kielerfjord*.  
Alle Koffardskibe advares imod uden Lods at besejle et Omraade inden for en Afstand af 6 Sm fra *Friedrichsort Fyr*.  
Skibe, som ønsker at anløbe *Kiel* eller *Kielerkanalen*, skal anløbe Fyrskibet *Kiel* paa c. 54° 30' N. 10° 15' E. og her afvente Lods.

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

2628. Danmark. Sundet. Snekkersten Havn. Dybde i Indløb.  
Dybden i Indløbet til *Snekkersten Havn* er 2,8 m.  
c. 56° 00',<sub>5</sub> N. 12° 35',<sub>7</sub> E.  
(Kort Nr. 130 og 131. Danske Lods, Side 258. Havnelods, Side 181.)
2629. Danmark. Sundet. Sletten Havn. Oplysning om Dybde.  
Dybden i *Sletten Havn* er 3,1 m.  
c. 55° 57',<sub>2</sub> N. 12° 32',<sub>5</sub> E.  
(Kort Nr. 130 og 131. Danske Lods. Side 258. Havnelods, Side 180.)
2630. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sten fjernet.  
Stenen med 1,7 m Vand paa 55° 43' (54") N. 12° 35' (27") E., c. 265 m E. for Havnefyret, er fjernet.  
(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Havnelods, Side 85.)
2631. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Strøby Bølgebryder. Oplysning om Dybde.  
Dybden bag Bølgebryderen er fra 1½ til 1¾ m og langs selve Bølgebryderen c. ½ m.  
c. 55° 24',<sub>2</sub> N. 12° 18',<sub>1</sub> E.  
(Kort Nr. 130. Havnelods, Side 186.)
2632. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogø Fyr. Oplysning om Fyr.  
*Bogø Fyr* paa 54° 56' 10" N. 11° 59' 54" E. lyser nu, som følger:  
1. Grønt i Pejll. fra 110¼° til 115½°. 3. Rødt i Pejll. fra 117° til 122½°.  
2. Hvidt i — - 115½° - 117°.   
(Kort Nr. 161 og 187. Fyr-Fort., Nr. 732)
2633. Danmark. Store-Bælt. Sprogø. Oplysning om Bro.  
*Syddlandsbroen*, paa S.-Siden af Øen, er 26¼ m lang. Dybden ved Yderenden 2,3 m. Brohøjden 1,4 m.  
Ovennævnte Bro samt *Nordlandsbroen*, paa N.-Siden af Øen, tilhører *Sprogø Kvindehjem* under *Den Kellerske Aandssvageanstalt*. Broerne benyttes af Postbaad og eventuelt af mindre Fartøjer efter indhentet Tilladelse fra *Sprogø Kvindehjem*. Telefon ved Fyret.  
c. 55° 19',<sub>9</sub> N. 10° 58',<sub>3</sub> E.  
(Kort Nr. 143. Danske Lods, Side 314. Havnelods, Side 183.)
2634. Danmark. Store-Bælt. Lundeberg Havn. Oplysning om Dybde.  
Dybden ud for Indløbet til *Lundeberg Havn* er i en Afstand af indtil c. 60 m kun 3,0 m og ikke som angivet i Kortet 3,4—3,7 m.  
c. 55° 08',<sub>3</sub> N. 10° 47',<sub>1</sub> E.  
(Kort Nr. 143. Havnelods, Side 133.)
2635. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.  
Ved Kontrolmaalingen den 30. August d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,7 m.  
c. 54° 50',<sub>6</sub> N. 10° 33',<sub>1</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 31/2322 1939.)



- 2636. Danmark. Lille-Bælt. Stenderupstrands Bro nedlagt.**  
*Stenderupstrands Bro* paa c.  $55^{\circ} 28',_6$  N.  $9^{\circ} 40',_3$  E. er ødelagt og vil ikke blive genopført.  
 (Kort Nr. 151 og 150. Havnelods, Side 184.)
- 2637. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Egersund. Graasten Havn. Afmærkning forandret.**  
 Den fjerde røde Stage med opadvendt Kost (regnet ude fra) SW. for den røde Duc d'Albe er permanent inddraget, da Dybden nu er c. 5 m lige op til Duc d'Alben.  
*Graasten Havn*: c.  $54^{\circ} 55',_2$  N.  $9^{\circ} 36',_1$  E.  
 (Kort Nr. 154. Havnelods, Side 73. Søsm.-Fort. Side 56, Nr. 5.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2638. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Midlertidig Bedding fjernet. Advarsel. Strøybergs Bro. Oplysning om Dybde.**  
 1. Ved den midlertidige Bedding paa c.  $57^{\circ} 03',_2$  N.  $9^{\circ} 55',_3$  E., c. 30 m W. for Gadebroen, er Beddingsløbet fjernet, hvorimod Pælene endnu staar tilbage. Dybden over de yderste Pæle, c. 40 m fra Land, er  $3,3$  m. De inderste Pæle inde ved Bolværkslinien naar op til daglig Vandstand.  
 2. Dybden ved Hovedet af *Strøybergs Bro* paa c.  $57^{\circ} 03'$  N.  $9^{\circ} 58'$  E. er for Tiden kun  $3,5$  m. Det paatænkes at uddybe til  $6,0$  m.  
 (E. f. S. Nr. 19/1331 1936. Kort Nr. 106 og 104. Danske Lods II, Side 92. Havnelods Side 25 og 28.)
- 2639. (P). Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Brobygningsarbejder paabegyndes.**  
 I Løbet af den nærmeste Tid paabegyndes Uddybningen for de to Strømpiller til *Agger Sund* Broen. Dybden er de paagældende Steder c.  $9,5$  m og c.  $11,5$  m.  
 $56^{\circ} 59'$  ( $57''$ ) N.  $9^{\circ} 17'$  ( $48''$ ) E.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2640. (T). Norge. Bøkfjorden. Bøkfjord Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**  
 (K. f. F. Nr. 21. Oslo 1939.)  
 Taagesignalet ved *Bøkfjord Fyr* paa c.  $69^{\circ} 52',_8$  N.  $30^{\circ} 11',_0$  E. er ude af Virksomhed indtil c. 1. Oktober d. A.
- 2641. Norge. Andøy W.-Side. Stave. Ledefyr tændt.**  
 (K. f. F. Nr. 20. Oslo 1939.)  
*Stave* røde, faste Ledefyr er tændt, som følger:  
 a. Forfyr paa  $69^{\circ} 12' 23''$  N.  $15^{\circ} 52' 25''$  E. Flammens Højde:  $11,8$  m. Synsvidde:  $6,8$  Sm. Fyrpæl. Fyret lyser i Pejlinger fra  $94^{\circ}$  til  $114^{\circ}$ , stærkest i Overetlinien.  
 b. Bagfyr  $150$  m  $104^{\circ}$  fra Forfyret. Flammens Højde:  $20$  m. Synsvidde:  $6,8$  Sm. Fyrpæl. Fyret lyser i Pejlinger fra  $94^{\circ}$  til  $114^{\circ}$ , stærkest i Overetlinien.  
 Fyrene overet i Pejling  $104^{\circ}$  leder  $35$  m N. om Jernstangen paa *Oksen* og  $50$  m S. om  $3$  m Grunden W. for *Tverboan*.  
 Brændetid: 7. August—29. April.
- 2642. Norge. Andøy W.-Side. Stave. Måholmen Fyr tændt.**  
 (K. f. F. Nr. 20. Oslo 1939.)  
 Paa  $69^{\circ} 12' 40''$  N.  $15^{\circ} 48' 18''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Måholmen Fyr*, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,7^s$ , Mørke  $4,3^s$ . Flammens Højde:  $19$  m. Synsvidde:  $8$  Sm. Fyrlanterne paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
 Brændetid: 7. August—29. April.

**2643. Norge. Andøy W.-Side. Stave. Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 20. Oslo 1939.)

*Stave* røde, faste Ledefyr paa c.  $69^{\circ} 12',_8$  N.  $15^{\circ} 51',_8$  E. er forandret til at vise grønt, fast Lys. Synsvidde:  $5,5$  Sm. Samtidig er Ledefyrenes Navn forandre til *Stave Havn* Ledefyr.

**2644. Norge. Andøy W.-Side. Bleik. Ledefyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 20. Oslo 1939.)

*Bleik* røde, faste Ledefyr er tændt, som følger:

a. Forfyr paa  $69^{\circ} 16' 18''$  N.  $15^{\circ} 57' 12''$  E. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde:  $6,8$  Sm. Fyrlanteren er anbragt paa det midterste Dagmærke. Fyret lyser i Pejlinger fra  $145^{\circ}$  til  $165^{\circ}$ , stærkest i Overretlinien.

b. Bagfyr 400 m  $155^{\circ}$  fra Forfyret. Flammens Højde: 43 m. Synsvidde:  $6,8$  Sm. Fyrlanteren er anbragt paa det bageste Dagmærke. Fyret lyser i Pejlinger fra  $145^{\circ}$  til  $165^{\circ}$ , stærkest i Overretlinien.

Fyrene overet i Pejling  $155^{\circ}$  leder ind i *Helleleia*.

Brændetid: 7. August—29. April.

**2645. Norge. Ofotfjorden. Ramsund. Spanbogstraumen. Ny Fyrbelysning.**

(K. f. F. Nr. 20. Oslo 1939.)

I *Spanbogstraumen* er anbragt 4 Fyrlanterer, 2 paa W.-Siden og 2 paa E.-Siden.

a. W. - S i d e n. To røde, faste Fyrlanterer anbragt paa Jernstænger paa de tidligere Varde. Flammens Højde:  $4,2$  m for den N.-lige og  $3,4$  m for den S.-lige. Synsvidde:  $1,9$  Sm. Lyser hele Horisonten rundt.

b. E. - S i d e n. To grønne, faste Fyrlanterer anbragt paa Jernstænger paa de tidligere Duc d'Alber. Flammens Højde:  $4,2$  m for begge Fyrlanterer. Synsvidde:  $1,5$  Sm. Lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 7. August—29. April.

**2646. Norge. Grøttøysund. Løskjær. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 20. Oslo 1939.)

Paa  $67^{\circ} 49' 38''$  N.  $14^{\circ} 45' 37''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Løskjær* Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde:  $2,5$  Sm. Fyrlanterne paa Jernstang paa Varde. Lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 4. August—2. Maj.

**2647. Norge. Grøttøysund. Andersdraget. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 20. Oslo 1939.)

Paa  $67^{\circ} 48' 51''$  N.  $14^{\circ} 44' 00''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Andersdraget* Fyr, der viser grønt Et-Blink c. hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mærke  $2,5^s$ . Flammens Højde:  $3,3$  m. Synsvidde:  $2,5$  Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 4. August—2. Maj.

**2648. Norge. Flåværløia. Torvikholmen Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 20. Oslo 1939.)

*Torvikholmen* Fyr paa c.  $62^{\circ} 20',_2$  N.  $5^{\circ} 45',_0$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra  $320^{\circ}$  til  $6^{\circ}$ . 4. Rødt i Pejl. fra  $99^{\circ}$  til  $188^{\circ}$ .

2. Rødt i — -  $6^{\circ}$  -  $62^{\circ}$ . 5. Hvidt i — -  $188^{\circ}$  -  $212^{\circ}$ .

3. Grønt i — -  $62^{\circ}$  -  $99^{\circ}$ .

Iøvrigt uforandret.

**2649. Norge. Hellefjord. Vadsøy. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 20. Oslo 1939.)

Paa S.-Pynten af *Vadsøy* er paa  $61^{\circ} 36' 56''$  N.  $4^{\circ} 52' 31''$  E. tændt et nyt Fyr, *Vadsøy* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde:  $7,5$  Sm for hvidt,  $4,8$  Sm for rødt og  $3,7$  Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra  $263^{\circ}$  til  $280^{\circ}$ . 4. Grønt i Pejl. fra  $72^{\circ}$  til  $109^{\circ}$ .

2. Hvidt i — -  $280^{\circ}$  -  $288^{\circ}$ . 5. Rødt i — -  $109^{\circ}$  -  $133^{\circ}$ .

3. Rødt i — -  $288^{\circ}$  -  $72^{\circ}$ .

Brændetid: 9. Juli—28. Maj.

**2650. (T). Danmark. Graadyb. Vrag afmærket.**

Vraget af Fiskerkutteren *G. G. 468 „Standard“*, hvorfra Mast og Stævn rager over Vandet, ligger sunket i 8 m Vand paa  $55^{\circ} 28' (52'') \text{ N. } 8^{\circ} 22' (32'') \text{ E.}$ , c. 180 m  $295^{\circ}$  fra Spidstønde mærket *IX*. En Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^{\text{s}}$ , er udlagt henholdsvis 25 m og 60 m NE. for Vraget.

**2651. Tyskland. Amrum. Wittdün-Strand. Nyt Fyr tændt.**

(N. f. S. Nr. 34/3492. Berlin 1939.)

Paa  $54^{\circ} 37' 30'' \text{ N. } 8^{\circ} 23' 01'' \text{ E.}$  er paa Toppen af en Klit,  $0,97 \text{ Sm } 113,2$  fra *Amrum* Hovedfyr, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde:  $13,1 \text{ Sm}$ . Lysevne:  $19,0 \text{ Sm}$ . En rødmalet Jerngittermast.

Fyret leder som Forfyr i Pejling  $293^{\circ},2$  med Hovedfyret som Bagfyr gennem Sideløbet fra *Süder Aue* til *Norder Aue* SW. for *Schweinsrücken*.

(Kort Nr. 91.)

**2652. (T). Tyskland. Elben. Lodstvang.**

(Det danske Generalkonsulat i Hamburg).

Der er indført Lodstvang paa *Elben* og *Hamburg* Havn.

**2653. England. Sunk Fyrskib genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 1906. London 1939.)

Fyrskibet *Sunk* paa c.  $51^{\circ} 51' \text{ N. } 1^{\circ} 35' \text{ E.}$  er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 12/888 1939.)

**2654. (T). Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Undervandshindringer.**

(N. t. M. Nr. 1904. London 1939.)

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1859 1939 meddeles, at den sorte Lystønde (c), der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $12^{\text{s}}$ , er flyttet og nu ligger  $1,37 \text{ Sm } 264\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Oxcars Fyr*.

2. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/1099 1939 meddeles, at den deri omtalte Aabning i Undervandshindringen nu ogsaa er lukket af en Undervandshindring.

*Oxcars Fyr*: c.  $56^{\circ} 01' \text{ N. } 3^{\circ} 17' \text{ W.}$

(E. f. S. Nr. 15/1099 og 25/1859 1939.)

(Se Tillæg.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

**2655. (T). England S-Kyst. Spithead. Sejlanvisning.**

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Den 31. August 1939.)

I Indløbet mellem *Horse Sand Fort* (c.  $50^{\circ} 45' \text{ N. } 1^{\circ} 04' \text{ W.}$ ) og *Nomans Land Fort* (c.  $50^{\circ} 44' \text{ N. } 1^{\circ} 06' \text{ W.}$ ) er der stationeret Fartøjer, der viser samme Signaler som Vragfyrskibe. Saavel ind- som udgaaende Skibe skal passere imellem disse.

**2656. (T). England S.-Kyst. St. Catherine Point. Undervandshindring udlægges. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 1884. London 1939.)

Omkring den 12. September d. A. udlægges en Undervandshindring mellem Punkterne (a)  $1,4 \text{ Sm } 99^{\circ}$  og (b)  $1,7 \text{ Sm } 99^{\circ}$  fra *St. Catherine's Point Fyr*, der er beliggende paa  $50^{\circ} 34' (30'') \text{ N. } 1^{\circ} 17' (50'') \text{ W.}$  Punkterne (a) og (b) er hver afmærket med en rød Kugletønde.

Det tilraades at holde godt klar af ovennævnte Undervandshindring.

2657. England S.-Kyst. Portland. North Ship Channel atter aaben for Trafik.  
(N. t. M. Nr. 1903. London 1939.)  
*North Ship Channel* er atter aaben for Trafik. 50° 35' 40" N. 2° 25' 50" W.  
(E. f. S. Nr. 35/2604 1939.)
2658. England W.-Kyst. Solway Firth. Tonde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1907. London 1939.)  
Rød Spidstønde „S. I.“ paa 54° 47' (30") N. 3° 30' (15") W. (54° 46' (30") N. 3° 31' (15") W.) er permanent inddraget.
2659. Orkney Øerne. Scapa Flow. Sejløb lukket for Trafik.  
(N. t. M. Nr. 1898. London 1939.)  
Nedennævnte Sunde er fyldt med Undervandshindringer og lukket for al Sejlads:
- |                                       |                                  |
|---------------------------------------|----------------------------------|
| 1. <i>Kirk Sound</i> . . . . .        | 58° 53' (30") N. 2° 53' (15") W. |
| 2. <i>Skerry Sound</i> . . . . .      | 58° 53' (00") N. 2° 54' (00") W. |
| 3. <i>East Weddel Sound</i> . . . . . | 58° 52' (00") N. 2° 55' (00") W. |
| 4. <i>Water Sound</i> . . . . .       | 58° 50' (30") N. 2° 54' (00") W. |
| 5. <i>Burra Sound</i> . . . . .       | 58° 54' (30") N. 3° 16' (00") W. |
- (E. f. S. Nr. 8/586 1939.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2660. Frankrig. Coureau d'Oléron. Tonde flyttet.  
(A. a. N. Nr. 33/2232. Paris 1939.)  
Paa Grund af Dybdeforandringer er *Bouee du Banc Martin*, sort med cylindrisk Topbetegnelse, flyttet c. 180 m N. efter til c. 45° 51',<sub>8</sub> N. 1° 11',<sub>2</sub> W.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

2661. (T). Chile. Puerto Lebu. Punta Tucapel. Fyr midlertidig forandret.  
(B. a. Z. Nr. 198/2602. 's-Gravenhage 1939.)  
*Punta Tucapel* hvide Blinkfyr paa c. 37° 37' S. 73° 40' W. viser for Tiden Et-Blink hver 15<sup>s</sup>.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2662. Sunda Øerne. Celebes E.-Kyst. Banggai Øhav. Bangkoeloe. Palle. Oplysning om Kampong.  
(B. a. Z. Nr. 195/2553. 's-Gravenhage 1939.)
1. En Palle med 7 m Vand er fundet paa 1° 47' 10" S. 123° 04' 42" E., ved W.-Kysten af *Bangkoeloe*.
  2. Den i Kortet angivne *Kampong Taboelan* hedder *Kampong Sasabobo*.
  3. Den rigtige *Kampong Taboelan* ligger paa c. 1° 49',<sub>5</sub> S. 123° 04',<sub>2</sub> E.
2663. Sunda Øerne. Celebes N.-Kyst. Sangi W.-Kyst. Taroena. Oplysning om Fyr.  
(B. a. Z. Nr. 195/2554. 's-Gravenhage 1939.)  
*Taroena* Fyr paa Inderenden af Stenpieren paa c. 3° 36' N. 125° 29',<sub>4</sub> E. har nu en Synsvidde paa 7 Sm. Fyret er anbragt paa en hvidmalet Jernopstander.

2664. Sunda Øerne. Molukske Øhav. Ambon. Oplysning om kendelige Punkter.  
(B. a. Z. Nr. 195/2555. 's-Gravenhage 1939.)  
1. Den i Kortet paa c.  $3^{\circ} 41'_{,6}$  S.  $128^{\circ} 10'_{,7}$  E. angivne Kirke med to Taarne kan ikke mere ses ude fra Søen.  
2. Paa  $3^{\circ} 41' 45''$  S.  $128^{\circ} 10' 32''$  E. ligger et kendeligt Hus med kuppelformet Tag.
2665. Siam. Oplysning om Navneforandring.  
(N. t. M. Nr. VIII/109. Bangkok 1939.)  
*Siam* kaldes fremtidig *Thailand*.  
*Siamesisk* kaldes fremtidig *Thai*.  
*Siam Bugt* kaldes fremtidig *Thailand Bugt*.
2666. Thailand (Siam). Thailand Bugt. Lem Sing Fyr SW. t. S. Pulle.  
(N. t. M. Nr. VIII/110. Bangkok 1939.)  
En Pulle (Klippe) med 9,4 m Vand er fundet paa  $12^{\circ} 25' 57''$  N.  $102^{\circ} 02' 08''$  E., c. 2,8 Sm  $215^{\circ}$  fra *Lem Sing Fyr*.
2667. New Zealand. North Island. Rangitoto Channel. Oplysning om Afmærkning.  
(N. t. M. Nr. 31/173. Sydney 1939.)  
1. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, er udlagt paa c.  $36^{\circ} 47'$  S.  $174^{\circ} 48'$  E., 0,692 Sm  $289^{\circ}$  fra *Rangitoto* Baake.  
2. Lystønden paa c.  $36^{\circ} 47'$  S.  $174^{\circ} 49'$  E., 0,45 Sm  $242^{\circ}$  fra *Rangitoto* Baake, er ombyttet med en sort Stumtønde.
2668. Hawaii Islands. Maui Island. Cape Hanamanioa. Fyr forandret.  
(B. a. Z. Nr. 195/2558. 's-Gravenhage 1939.)  
*Cape Hanamanioa* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c.  $20^{\circ} 35'$  N.  $156^{\circ} 25'$  W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyret er ubevogtet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2669. Danmark. Bekendtgørelse om Hømmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 3. September d. A. udstedt nedennævnte Bekendtgørelse:  
I Medfør af § 5 i Lov af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten forbydes det herved offentligt eller privat at give Meddelelse om eller at omtale til uvedkommende *danske* Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
2670. (T). Danmark. Midlertidig Indskrænkning af Radiotelegrafi.  
(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Den 31. August 1939.)  
Under den foreliggende ekstraordinære Situation bør *danske* Skibe:  
1) indskrænke Brugen af Radiosender mest muligt;  
2) i alle Tilfælde, hvor Omstændighederne gør det muligt, benytte Kortbølge-telegrafi til Radiokorrespondance.
2671. Sundet S.-lige Indgang. Store-Bælt S.-lige Indgang. Minespørringer udlagt.  
Advarsel.  
(Rügen Radio. Den tyske Seckriegsleitung).  
Til Værn mod fjendtlige Foretagender mod Farvandet i den W.-lige *Østersø* ser Rigsregeringen sig tvunget til under Respektering af neutralt Højhedsomraade (Farvand) midlertidigt at erklære følgende Omraade for Minefare-Omraade.

O m r a a d e A er Omraadet ved *Sundets S.-lige Indgang*. Omraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a. 55° 05', <sub>5</sub> N. 12° 21', <sub>3</sub> E.	d. 55° 19', <sub>0</sub> N. 12° 58', <sub>2</sub> E.
b. 55° 04', <sub>9</sub> N. 12° 29', <sub>0</sub> E.	e. 55° 19', <sub>0</sub> N. 12° 54', <sub>5</sub> E.
c. 55° 16', <sub>5</sub> N. 12° 58', <sub>2</sub> E.	f. 55° 18', <sub>2</sub> N. 12° 54', <sub>0</sub> E.

O m r a a d e B er Omraadet ved *S.-lige Indgang til Store-Bælt*. Omraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a. 54° 45', <sub>0</sub> N. 10° 49', <sub>8</sub> E.	c. 54° 42', <sub>3</sub> N. 10° 59', <sub>9</sub> E.
b. 54° 42', <sub>9</sub> N. 10° 48', <sub>8</sub> E.	d. 54° 44', <sub>8</sub> N. 10° 53', <sub>9</sub> E.

For O m r a a d e A vil der blive organiseret Lodstjeneste til at sikre sig fredelig Skibsfarts fortsatte utruede Gennemfart. Skibe, der kommer Nord fra, vil finde Lods-fartøj paa omtrentlig Plads 55° 15' N. 12° 35' E.

Skibe, der kommer fra *Østersøen*, vil finde Lods-fartøj paa omtrentlig Plads 55° 06' N. 12° 50' E.

Den neutrale Skibsfart advares i egen Interesse mod at passere O m r a a d e A uden Lods.

O m r a a d e B kan overhovedet ikke befares uden alvorlig Fare.

Ophævelse af Spærreomraaderne vil ske, saa snart den militære Situation tillader det.

#### 2672. England. Oplysninger om Fyr og Afmærkning samt Anvendelse af Radiotelegraf. Advarsel.

(Britiske Admiralitet).

1. Fyr og Afmærkning ved de *engelske* Kyster kan uden nærmere Meddelelse blive slukket eller inddraget.

2. Brug af Radiotelegraf i Havne i *Storbritannien, Nordirland og de engelske Kanaloer* er forbudt. Ved Ankomsten til en Havn vil Radiostationen blive forseglet af Toldvæsenet. Udenlandske Skibe i territoriale *britiske* Farvande skal indskrænke Brugen af Radiotelegrafi mest muligt.

#### 2673. (T). England. Særlige midlertidige Bestemmelser om Skibes Lanterneføring.

(Meddelelse fra det danske Gesandtskab i London den 20. August 1939.)

Det *engelske* Admiralitets i Dag offentliggjorte Ordre om indskrænket Lanterneføring bestemmer, at intet som helst udenbordsfra eller ovenfra synligt Lys maa vises fra Solnedgang til Solopgang fra *britiske* Skibe eller paa *britisk* Søterritorium fra udenlandske Skibe inden for de Omraader, hvor Ruteanvisning udstedes eller Konvojsystem anvendes, eller hvor Undervandsbaade eller Luftfartøjer arbejder, eller i Havne med Luftbeskyttelse. Bestemmelsen undtager saadanne Navigationslys, som Admiralitetet tillader, samt Lys, der udkræves til tilladt Signalering. En anden Ordre, som for udenlandske Skibe kun gælder paa *britisk* Søterritorium inden for Omraader som nævnt, bestemmer bl. a., at Lanternelys skal neddæmpes til Synlighed af 2 Sm, dog Agterlys kun 1 Sm, og at de kun maa anvendes for at undgaa Sammenstød, eller naar særlige Omstændigheder gør Anvendelse absolut nødvendig. Kun een Toplanterne maa bruges, og kun naar absolut nødvendigt. Synlighed af Ankerlys maa ikke overstige 1 Sm.

**2674. England. Strædet ved Dover. Firth of Forth. Holgoland Bugt. Minefare. Advarsel.**

(Britiske Admiralitet).

1) *Strædet ved Dover*: Skibe, der passerer gennem Strædet ved *Dover*, kan fra nu af gøre dette sikkert ved at gaa gennem *The Downs*. Skibe, der anvender anden Rute, gør dette paa eget Ansvar.

2) *Firth of Forth*: Skibe kan indløbe sikkert i Fjorden ved at gaa N. om *Bass Rock* Fyrskib; benyttes nogen anden Rute, sker dette paa eget Ansvar.

3) *Helgoland Bugt*: Farezonen har følgende Grænser:

Fra (a) 55° 00' N. 5° 00' E. til (b) 55° 00' N. 8° 00' E., derfra følgende Grænsen for dansk Søterritorium til (c) 55° 40' N. derfra til (d) 55° 40' N. 7° 41' E. og (e) 55° 24' N. 7° 41' E., derfra langs Breddeparallelle 55° 24' N. til Grænsen for dansk Søterritorium. Linien følger derefter Grænsen for dansk Søterritorium til den tyske Grænse, derfra den tyske Kyst til den hollandske Grænse. Derfra følger Grænsen hollandsk Søterritorium til (f) 53° 21' N. 5° 00' E. og derfra til (a).

**2675. (T). Frankrig. Middelhavet. Adgang til territoriale Farvande forbudt.**

(N. t. M. Nr. 1913. London 1939.)

Indsejling i territoriale, franske Farvande mellem *Bec de L'Aigle* og *Cap Camarat* er forbudt alle udenlandske Krigsskibe og Koffardiskibe.

Tilladelse til Indsejling maa erholdes fra Signalstationerne.

Skibe, der ikke efterkommer disse Ordre, er udsat for Beskydning fra Kystbatterierne og Krigsskibene.

Ethvert Skib, der ønsker at anløbe *Bizerta*, skal afvente Lods 1 Sm N. for *Northern Channel*. Indsejling om Natten er forbudt, undtagen naar Tilladelse haves fra Marinepræfekten.

**2676. (T). Frankrig og Algier. Kyststationer midlertidig lukket.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet. Den 29. August 1939.)

Samtlige Kyststationer i *Frankrig* og *Algier* er lukket indtil videre.

Private Telegrammer til *Frankrig* og *Algier* maa ikke affattes i aftalt Sprog eller Chiffersprog.

**2677. (T). Marokko. Middelhavet. Adgang til territoriale Farvande forbudt.**

(N. t. M. Nr. 1912. London 1939.)

Indsejling i territoriale, franske Farvande ud for Kysten af *Marokko* er forbudt.

Tilladelse til Indsejling maa erholdes fra Signalstationerne ved Fyrene i *Casablanca*.

Ethvert Skib skal give sig til Kende for *Naval Examination Service* og skal tage Lods om Bord. Lods vil anvise dem deres Ankerplads.

Skibe, der ikke efterkommer disse Ordre, er udsat for Beskydning fra Kystbatterierne eller Krigsskibene.

**2678. (T). Tyskland. Advarsel mod at stole paa Fyr og Sømærker.**

(Radiotelegram fra Norddeich den 1. September 1939.)

Man maa regne med, at der ved de tyske Kyster indtræder Ændringer i Afmærkningen, og at Fyrene ikke er tændt, uden at dette bliver bekendtgjort. Forsigtighed er derfor paabudt. Skibe bør ikke forsøge uden Lods at anløbe tyske Flodmundinger eller Havne.

**2679. Tyskland. Nordsøen. Minefare. Advarsel.**

(Meddelelse fra det tyske Gesandtskab).

Miner er udlagt i et Omraade, som begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a. 53° 36' N. 4° 25' E.      c. 56° 30' N. 6° 02' E.

b. 53° 36' N. 6° 02' E.      d. 56° 30' N. 4° 25' E.

Alle Skibe advares imod at besejle dette Omraade.

## Tillæg. Danmark.

### 2680. Advarsel mod drivende Miner.

Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at det paa Grund af de udlagte Mine-spærringer kan befrygtes, at der vil kunne findes drivende Miner saavel i *danske* Farvande som i *Nordsøen*.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

### 2681. Nordsøen. Vyl Fyrskib. Drivende Miner.

Den 4. September 1939 Kl. 0830 rapporterer Kutter *Agni* at have observeret en drivende Mine 112 Sm WNW. for *Vyl* Fyrskib.

*Vyl* Fyrskib: c. 55° 22' N. 7° 41' E.

---



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 6. September 1939.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre laas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## Danmark.

2682. Bekendtgørelse for Søfarende fra det kongelige danske Marineministerium.  
Sejlads paa Københavns Red og til og fra Københavns Havn, Lettelser for lokale Smaafartøjer.

Følgende Lempelser gives i de i E. f. S. Nr. 37 af 4. ds., Pkt. 2622, fastsatte Bestemmelser for Sejlads paa *Københavns Red* og til og fra *Københavns Havn*.

Fritaget for Lodstvang er:

- A. Fartøjer med et Dybgaende af under 3 m ved Besejling af *Københavns Havn W.* for *Meridianen* gennem *Trekroner Fyr*.
- B. O m D a g e n:  
lokale Smaafartøjer ved Besejling af *Amagers E.-Side* indenfor *Landgrundens Afmærkning* til *Nordre Rose Fyr* og herfra sydover indenfor *Landgrundens 6 m Kurve* til *Dragør Tønde* og videre til *Københavns Reds S.-lige Grænse* eller omvendt.
- C. Fartøjer for Sejlads gennem *Sorte Rende*.  
O b s. Al Passage gennem *Lynettehavnen* er forbudt.

2683. England. Nordsoen. Helgoland Bugt. Minefare. Advarsel. Rettelse til E. f. S. Nr. 38/2674 1939.

E. f. S. Nr. 38/2674 1939, Pkt. 3 annulleres og erstattes med:

3) *Helgoland Bugt*: Farezonen har følgende Grænser:

Fra (a)  $56^{\circ} 00' N.$   $5^{\circ} 00' E.$  til (b)  $56^{\circ} 00' N.$   $8^{\circ} 00' E.$ , derfra følgende Grænsen for *dansk Søterritorium* til (c)  $55^{\circ} 40' N.$  derfra til (d)  $55^{\circ} 40' N.$   $7^{\circ} 41' E.$  og (e)  $55^{\circ} 24' N.$   $7^{\circ} 41' E.$ , derfra langs *Breddeparallellen*  $55^{\circ} 24' N.$  til Grænsen for *dansk Søterritorium*. Linien følger derefter Grænsen for *dansk Søterritorium* til den *tyske Grænse*, derfra den *tyske Kyst* til den *hollandske Grænse*. Derfra følger Grænsen *hollandsk Søterritorium* til (f)  $53^{\circ} 21' N.$   $5^{\circ} 00' E.$  og derfra til (a).

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

Forsikrings-Selskabet  
**„SKANDINAVIA“**  
Stiftet 1899  
Aktiekapital 8 Millioner Krøner  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ- og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**BP**

**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN

**BP** **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** **BP**

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
**AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

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

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

ESBJERG

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**ESBJERG**

British Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**J. LAURITZEN'S EFTF.**  
MÆGLERFORRETNING  
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)  
**ESBJERG**

Telegr.-Adr.:  
»Lauritzen«

Telefon: 3  
» 822

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN  
Telefon Nr. 9 & 608

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

KOLDING

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

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
Indehaver: J. U. JEPSEN  
SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867  
**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 & 666

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

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**  
ved  
**Halfdan Rasmussen**  
edsv. Skibsmægler  
**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

NØRRESUND

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**  
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852  
**SVENDBORG**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT  
Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**A. E. SØRENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SVENDBORG**

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 37

TORS DAG 14. SEPTEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SITUATIONEN LIGE MØRK

Skønt vi kun har haft Krigen over os i en god Uges Tid, synes vi allerede, den har været en Evighed. Dagen bliver lange, fulde som de er med Begivenheder, der hvert Øjeblik ryster én. Og saa maa vi dog stadig tænke paa, at vi er kun Tilskuere til dette frygtelige Drama, ikke Deltagere. Hvor meget værre maa det ikke være for de andre. Vi har kun et at ønske, et at stole paa, at vi vil faa Lov at bevare den Neutralitet, som er vor faste Vilje. Der synes dog denne ene Ændring i Mentaliteten denne Gang: De Lande, der har erklæret sig neutralt, og det gælder i allerførste Række Oslostaterne, vil ogsaa faa Lov at blive det. Men dette er naturligvis kun Gælteværk; ingen ved, hvad Dagen i Morgen vil bringe af Ulykker og Tragedier, ingen ved, om vi selv skal hvirvles med; vi ved kun, at den store Verdenskatastrofe fuldbyrder sig — og at vi er neutralt.

### ENGLAND OG DEN NEUTRALE SKIBSFART

Efterretningsministeriet har fra London udsendt følgende:

Det staar nu klart, at Tyskland fører en lige saa voldsom Undervandskrig mod Handelsskibene som i 1917, og at de tyske Undervandsbaadschefer har faaet Ordre til at sænke Handelsskibe uden Varsel.

Den engelske Regering vil gøre alt, hvad der staar i dens Magt for at lette en bona fide neutral Skibsfart, og den har allerede underrettet de neutralt Regeringer om, at den til enhver Tid vil være rede til at overveje enhver Henstilling eller ethvert Forslag, som disse maatte fremsætte. Skønt Ordet »Blokade« ofte anvendes som en bekvem Betegnelse for en økonomisk Krig, baseret paa Udøvelse af krigsførendes Rettigheder til Søs, er der ikke blevet erklæret Blokade af Tyskland i dette Ords formelle Betydning, men intet Skib vil naturligvis faa Lov til at medføre Kontrabande, som direkte eller indirekte har et fjendtligt Omraade til Bestemmelsessted. Alt vil blive gjort paa Kontrabandekontrolstederne for at faa Skibene undersøgt saa hurtigt som muligt, især saadanne, som anløber frivilligt.

Regeringen har oprettet Kontrabande-Kontrolstationer i Kirkwall, Weymouth og The Down (North Foreland) samt i Gibraltar og Haifa. Skibe, der er bestemt til fjendtligt Territorium eller til Havne paa neutralt Territorium, hvorfra der bekvemt kan sendes Varer til fjendtligt Territorium, opfordres indtrængende til at anløbe et af Kontrolstederne i Det Forenede Kongerige frivilligt. Hvis de gør dette, og det konstateres, at de ikke medfører Kontrabande, vil de faa et Pas, som letter deres videre Fart. Skibe, som ikke anløber frivilligt, vil blive udsat for at blive berøvet Passet i Tilfælde, hvor Gennemsøgning i rum Sø ikke er gennemførlig. For at forhindre, at Kontrabande naar fjendtligt Omraade, vil den engelske Regering anvende sine Rettigheder som krigsførende til det yderste.

Der er givet Meddelelse om, at Skibe, der anløber britiske Havne bortset fra de Kontrolstationer, der tidligere er nævnt, i almindelig Trafik, vil blive forpligtet til overfor Toldvæsenet at afgive nøjagtige Enkeltheder med Hensyn til deres Ladning, hvad enten

denne skal afløses eller forblive ombord. Hvor der foreligger Grund til Mistanke om, at der medføres Kontrabande, kan Ministeriet for den økonomiske Krigsførelse give Bemyndigelse til, at Skibet skal udløses. En fuldt udarbejdet Forklaring skal ogsaa udfærdiges af Ministeriet og forelægges et særlig nedsat Kontrabandevalg til Afgørelse. Denne Afgørelse træffes i hvert enkelt Tilfælde paa Basis af en Undersøgelse. Ladningerne vil enten blive frigivet, tilbageholdt til nærmere Undersøgelse eller konfiskeret. Naar Afgørelsen gaar ud paa Konfiskation, vil Skibet eller Ladningen blive overgivet til Admiralitetets Kontroller, der saa bliver ansvarlig for dets Oplagring eller Oplægning, naar Sagen kommer for Priseretten.

### TYSKLANDS SPÆRREOMRAADE

Der kom i sidste Uge fra Marineministeriet to Meddelelser om nye Spærre-Omraader i Østersøen. Den første gik ud paa, at der efter Meddelelse udsendt fra tyske Radiofonistationer til Afværgelse af fjendtlige Angreb er etableret et Spærreomraade paa internationalt Territorium ved det sydlige Indløb til Lillebælt mellem tysk Kyst og Ærø.

Marineministeriet tilføjer, at Omraadets nærmere Beliggenhed snarest vil blive meddelt, og vi henviser til »Efterretninger for Søfarende«.

Videre udsendte Marineministeriet en ny Meddelelse, hvori det hedder:

Fra Rügen Radio er udsendt følgende Meddelelse til alle Skibe:

Ud for dansk Territorialforvand maa der paaregnes at være udlagt Hindringer, der udelukker Fiskeri i et Omraade paa Søen, der strækker sig Syd for de danske Øer og til 2 Sømil ud for tysk Territorialforvand imellem Meridianerne 10 Gr. 05 Min. Øst og 12 Gr. 05 Min. Øst.

Det Omraade, der nævnes i denne Meddelelse, strækker sig lige fra Kysten af Sydslesvig til Øst for Gedser og danner saaledes en Ekstraspærning bag de Spærreomraader, der tidligere er etableret Syd for Lillebælt og Storebælt.

Man spørger straks, om det herefter vil være muligt at opretholde Færgeruten mellem Gedser og Warnemünde. Søfartschef *Neergaard* erklærer, at Gedser-Ruten vil fortsætte til Trods for de udlagte Hindringer.

### FRANKRIGS MEDDELELSER OM FLAADESITUATIONEN

I et officielt Communiqué fra Paris meddeles om Flaadesituationen: Paa alle Havne er den franske og den engelske Flaade i Aktivitet. I Tilslutning her til meddeler »Agence Havas« sidste Fredag:

»Dette lapidariske Communiqué er tilstrækkeligt til at erindre om den enorme Opgave, der er paalagt de allierede Flaader, og som i Løbet af den sidste Uge er blevet udført meget dygtigt, omend uden Larm. Det drejer sig for disse to Flaader, som tilsammen udgør en enorm Styrke og som i de kommende Maaneder vil blive yderligere forstærket — alene det britiske Flaadeprogram vil indtil Udgangen af 1940 medføre, at der hver Uge indsættes en ny Enhed — i første Linie om at sikre Havenes Frihed mod tyske Krigsskibe eller Undervandsbaade. Ved at sikre Havenes Frihed vil de allierede Flaader muliggøre, at hele Verdens Raavarer og Næringsmidler vil naa de franske og engelske Havne. De vil skabe Sikkerhed for de engelske Troppers Transport over Kanalen, og Transporten af Kolonialtropsperne, der vil strømme fra samtlige Lande indenfor de store Imperier.

En lige saa vigtig Opgave er det at berøve Tyskland de samme industrielle Raastoffer og Næringsmidler ved at gennemføre en haard Blokade af de tyske Havne. Disse to Opgaver lettes meget ved Tysklands ugunstige geografiske Stilling og ved den italienske og japanske Neutralitet, der ophæver en stor Belastning, der ellers vilde have paahvilet Forbindelsesruterne i Middelhavet, og vil tillade, at i det mindste en Del af de i det fjerne Østen stationerede Skibe kan trækkes tilbage. De allieredes Flaader omfatter de hurtigste Skibe — de franske Torpedojagere, der er de hurtigste Krigsskibe i Verden — samt de største Skibe med det sværeste Artilleri.

Fra Fjendtlighedernes første Skud har Blokaden af Tyskland været effektiv. Tyskland har kun en eneste Adgang til det aabne Hav, en Slags Vindue, nemlig den 190 km lange Kyst fra Øen Borkum ved den hollandske Grænse til Øen Sild ved den danske Grænse. Dette Vindue aabner sig ud mod Nordøens indsnævrede Vande, der er lillaaset gennem de enorme britiske Stridskræfter. Ved Calais er der kun 60 km mellem den engelske og den franske Kyst. Under Krigen fra 1914—18 overvaagede de allierede nøje og grundigt denne Passage og forsøgte endog at beskytte den ved en uafbrudt Kæde af Net og Miner. Intel tysk Skib, end ikke en Undervandsbaad, kan gøre sig Haab om at passere Calais.

Nord for den store britiske Ø aabner der sig Firth of Pentland mellem Kap Duncansby i Skotland og Orkney-øerne, men denne Passage er en klippefyldt Skærgaard. Mellem Orkney-øerne og Shetlands-øerne er der atter en Aabning paa 100 km's Bredde. Disse to Passager kan let overvaages med mindre Skibe. Den sidste Aabning, mellem den sidste Ø i Shetlands-Øgruppen og den norske Kyst ved Bergen er betydelig større, men denne Aabning gaar lige mod Nord, og Skibe, der gaar denne Vej, vil komme op til Island, hvis Kyst paa alle Aarstider er farlig grundet paa Taagen og Isbjergene.

Nordsøen, der indtil for en Uge siden bar Skibstrafikken til Antwerpen, Liverpool, Rotterdam, Amsterdam, Bremen og Hamburg, der er de største Havne paa Jorden, og som kunde foranledige en til at kalde Nordsøen for »Industriens Hav«, er nu et dødt Hav.

Der, hvor Nordsøen kun er indtil 100 Meter dyb, er der blevet udlagt Miner. Paa de dybere Steder nøjes man med at overflyve Havet med Observationsmaskiner og Bombeflyvemaskiner, der træder i Virksomhed, saasnart en Undervandsbaad vover sig ud i det fri.

## BLOKADEKRIGEN

Naar man ser bort fra Østfronten, hvor Tyskerne har trængt Polakkerne tilbage, er det mest Operationerne mod Handelsskibe og Havne, der præger den første Tid. Det kan ikke skjules, at Flyvevæsenets Udvikling gør Risikoen i de krigsførende Landes Havne ligesom til Søs større. Flyverne har lettere ved at opdage Handelsskibene, som gaar i deres Fart paa de krigsførende Landes Operationsomraader. Paa den anden Side er det sandsynligt, at Skibe i Konvoj vil tvinge Bombeaeroplaner til at holde sig saa højt, at Træfsikkerheden bliver minimal. Og man har Lov at haabe, at Flyverne i det hele taget ikke gaar over til Angreb paa forsvarsløse Handelsskibe uden at undersøge deres Ærinde.

Bortset fra denne forøgede Fare fra Luften — der dog formodentlig ikke er saa stor, som man paa Forhaand var tilbøjelig til at tro — arter Forholdene paa Søen sig omtrent som under Verdenskrigen 1914—18. Nu som dengang er der blevet udlagt Miner i Nordsøen og i den sydlige Del af Bælterne saavel som Øresund.

Straks er det jo, som alt lamnes, men efterhaanden som Tiden gaar, søger den legitime Handelsskibsfart at komme i Gang igen, og forhaabentlig vil det vise sig, at Farerne ikke er saa mange som under den sidste Krig. Som allerede nævnt, Synet paa de neutrale har dog maaske undergaaet en Forandring, der kun kan være til vor Fordel. Men naturligvis: Farerne er der, mangeartede og talrige, stadig truende og lurende. Blokadekrigen er begyndt, og vi bliver blandt dem, der først faar det at mærke.

I Forbindelse hermed skal nævnes et censureret Telegram til »Nationaltidende«, hvori det hedder:

»England vil ikke sky nogen Anstrengelse for at drage Omsorg for de neutrale Landes lovlige handelsmæssige Tarv. Der vil blive taget videst muligt Hen-

syn, saaledes at deres Handel ikke skal generes unødigt.

Denne bl. a. for Danmark saa betydningsfulde Udtalelse blev fremsat i det nyoprettede Ministerialkontor, der skal tage sig af Krigens økonomiske Side. Det er dette Kontors Formaal at ødelægge Fjenden økonomisk.

Øjensynlig har England besluttet at føre den økonomiske Krig igennem til det yderste, og Ministeriet har især Opmærksomheden rettet imod Personer, der paa den ene eller den anden Maade beskæftiger sig med Indskibning af Varer til neutrale Lande. Under de nuværende Omstændigheder fremhæves det uønskelige i, at saadanne Varer via det neutrale Land kommer Fjenden til gode. Dette vil man saa vidt muligt forhindre, og man ønsker derfor nøjagtige og detaillerede Oplysninger om Varernes Bestemmelsessted.

Paa den anden Side er Deres Korrespondent fra højt autoritativt Sted informeret om, at Det forenede Kongerige i det store og hele vil ønske at fortsætte sin Import, og den særlige Institution, under hvilken Fødevarerkontrollen sorterer, er besluttet paa at opretholde og eventuelt hjælpe Tilførslen af Fødevarer, som ellers under Krigsbetingelser vilde være vanskelige at gennemføre. Imidlertid er der to Faktorer at tage Hensyn til, naar Talen er om Importens Fortsættelse, nemlig for det første Muligheden for at faa fremmed Valuta at betale de paagældende Varer med, og for det andet, hvor stor Chancen er for fjendtlige Aktioner imod Skibsfarten mellem England og det paagældende Land. — Endnu et vigtigt Spørgsmaal er ogsaa for Tiden under Overvejelse, nemlig hvem der skal betale Krigsrisikoen. Problemet diskuteres ivrigt, og før man er naaet til en Løsning, kan man ikke regne med noget som helst i Retning af normale Tilførsler.«

## DET FØRSTE DANSKE OFFER

Det første danske Offer blev en Skagenskutter, som blev minesprængt i Minefeltet udfor Esbjerg. Skipperen paa Skagenskutteren »Disko«, der i Onsdags indkom til Skagen, meddelte, at han havde set Skagenskutteren »Nordstrand« blive sprængt i Luften i Minefeltet. De ombordværende 4 Mand menes alle dræbte. Det var den 35-aarige Skipper *Chr. S. Gajhede*, den 30-aarige Fisker *Willy Vesterskov*, den 30-aarige Fisker *Arnold Nielsen* og den 19-aarige Yngstemand *Marius Rasmussen*. De var alle hjemmehørende i Skagen.

De tre førstnævnte var alle gifte og efterlader sig smaa Børn.

## DEN ENGELSKE KRIGS-KONTRABANDE-LISTE

Det danske Udenrigsministerium har modtaget en telegrafisk Indberetning fra Gesandtskabet i London om, hvilke Artikler der vil blive erklæret for Krigskontrabande.

### Ubetinget Kontrabande.

a) Alle Slags Vaaben, Ammunition, Sprængstoffer, Kemikalier og Indretninger anvendelige til Brug i kemisk Krig og Maskiner til Fremstilling eller Reparation heraf; Dele heraf; Artikler nødvendige eller anvendelige ved Brug heraf, Materialer eller Bestanddele til Brug ved Fremstilling heraf; Artikler nødvendige eller anvendelige til Fremstilling eller Brug af saadanne Materialer eller Bestanddele.

b) Brændsel af enhver Art; alle Land-, Sø- og Lufttransportindretninger og -midler og Maskiner til Brug ved Fremstilling eller Reparation heraf; Dele heraf; Instrumenter, Artikler eller Dyr nødvendige eller anvendelige ved Brug heraf; Artikler eller Bestanddele til Brug ved Fremstilling heraf; Artikler anvendelige



eller nødvendige til Fremstilling eller Brug af saadanne Artikler eller Bestanddele.

c) Alle Kommunikationsmidler, Værktøj, Redskaber, Instrumenter, Udstyr, Kort, Billeder, Papirer og andre Artikler, Maskiner og Dokumenter, nødvendige eller anvendelige til Udførelse af fjendtlige Operationer; Artikler nødvendige eller anvendelige ved Fremstilling eller Brug heraf.

d) Mønter, Møntmetal, Betalingsmidler, Gældsbeviser (coin, bullion, currency, evidences of debt); ogsaa Metal, Materialer, Stempler, Plader, Maskineri og andre Artikler nødvendige eller anvendelige til Fabrikation heraf.

*Betinget Kontrabande.*

e) Alle Slags Føde, Fødemidler, Foder, Foderstoffer og Beklædning og Artikler og Materiale til Brug ved Fremstilling heraf.

### HYRETILLÆGENE

De tidligere omtalte Forhandlinger mellem Dansk Dampskibsrederiforening paa den ene Side og Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening og Radiotelegrafistforeningen af 1917 paa den anden Side afsluttedes i Onsdags med en Overenskomst, som foreskriver væsentlige Hyretillæg for Fart i de farlige Zoner.

For al Sejlads paa tyske og polske Havne ydes der et Tillæg paa 200 Procent. Dette Tillæg regnes fra Begyndelsen af det Døgn, hvor Skibet passerer Falsterbo og ophører ved Slutningen af det Døgn, hvor Skibet for Vestgaaende alter passerer Falsterbo. Afgaar Skibet fra tysk eller polsk Havn til dansk Havn gennem Store Bælt eller Lille Bælt, ophører Tillægget efter Ankomsten til Bæltterne. I Fart paa den øvrige Østersø betales et Tillæg paa 100 Procent.

I Fart paa Nordsøen og Atlanterhavet betales et 200 Procents Tillæg paa Strækningen fra 12 Grader Øst til 20 Grader Vest, 65 Grader Nord og 30 Grader Nord, altsaa fra vore Farvande og et godt Stykke ud i Atlanterhavet. I Farten paa ikke-krigsførende Landes Havne i Middelhavet ydes Tillæg paa 100 Procent, og i Fart paa krigsførende Landes Havne i Middelhavet et Tillæg paa 200 Procent.

For Fart mellem danske Havne, Færøerne og Grønland dog undtaget, og i Farten mellem svenske Sundhavne samt under Ophold i neutrale Havne betales indtil videre intet Tillæg.

Naar et Skib passerer fra en Zone til en anden, gælder det højeste Zonetillæg for hele Døgnet.

Overenskomsten trædte i Kraft straks, og den kan med otte Dages Varsel opsiges af en af Parterne.

Dagen efter blev der ligeledes sluttet Overenskomst med Sømændenes Forbund, Søfyrbødernes Forbund og Dansk Sø-Restaurantforening. Udover de i Hovedoverenskomsterne fastsatte Hyrer ydes der følgende Krigstillæg:

For Sejlads paa tyske og polske Havne betales et Tillæg af 250 Procent. Dette Tillæg drejer fra Begyndelsen af det Døgn, hvor Skibet passerer Falsterbo og ophører ved Slutningen af det Døgn, Skibet for vestgaaende alter passerer Falsterbo. Hvis Skibet afgaar fra tysk eller polsk Havn til anden Østersøhavn, ophører Tillægget dog at dreje, naar dette passerer en Linie Memel—Falsterbo. Afgaar Skibet fra tysk eller polsk Havn til dansk Havn gennem Storebælt eller Lillebælt, ophører Tillægget, naar Skibet gaar ind i Storebælt eller Lillebælt eller vice versa. I Fart paa den øvrige Del af Østersøen betales et Tillæg af 125 Procent.

I Fart paa Nordsøen og Atlanterhavet betales et Tillæg paa 250 Procent. Mellem 12 Gr. Øst og 20 Gr. Vest, 65 Gr. Nord og 30 Gr. Nord. Dette Tillæg drejer fra Begyndelsen af det Døgn, Skibet gaar ind i Farezonen og til Slutningen af det Døgn, Skibet forlader Farezonen.

I Fart paa ikke-krigsførende Lande i Middelhavet ydes et Tillæg af 125 Procent. I Fart paa krigsførende Lande i Middelhavet ydes et Tillæg af 250 Procent. Tillægget drejer fra Passeringen af Gibraltar resp. Port Said.

For Fart mellem danske Havne, Færøerne og Grønland undtaget og Fart mellem danske og svenske Sundhavne samt under Ophold i neutrale Havne betales indtil videre intet Tillæg. Naar et Skib passerer fra en Zone til en anden, gælder det højeste Zonetillæg for hele Døgnet.

For Hovmestres Vedkommende er aftalt, at ovennævnte Tillæg paa 250 Procent og 125 Procent ændres til hen-

holdsvis 200 Procent og 100 Procent. Overenskomsten træder i Kraft fra og med den 6. September 1939 og kan opsiges fra hver af Parterne med 8 Dages Varsel.

### SKIBSFØRERNES KRISE-TILLÆG

Efter en Række Forhandlinger mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Den almindelige danske Skibsførerforening er der blevet truffet Beslutning om ogsaa at yde Skibsførerne et Krigstillæg.

Ordningen, der er traadt i Kraft fra og med i Onsdags, bestemmer, at der i Rederier eller Skibe, hvor der ikke ydes Skibsføreren Kaplak eller Tantième, men kun fast Gage, betales Krigstillæg efter de for Officerer til enhver Tid gældende Regler. I Rederier eller Skibe, hvor der ydes Skibsføreren Kaplak eller Tantième, overlades det til vedkommende Rederi, under Hensyn til det givne Tilsagn, selv at bestemme, hvorvidt et Tillæg kan være berettiget.

### EN RESOLUTION OG ET SVAR

Sømændenes Forbund har afholdt en ekstraordinær Generalforsamling for at tage Stilling til Aftalen med Rederiforeningen om Risikotillæg. Der vedtoges en Resolution, hvori det bl. a. udtales, at Generalforsamlingen fuldtud forstaar Betydningen af, at Skibsfarten i denne for vort Land alvorlige Tid i videst muligt Omfang opretholdes, saa Landet ikke afskæres fra nødvendige Forsyninger udefra.

Det hedder videre i Resolutionen: »Generalforsamlingen mener, at den ved rent midlertidigt at acceptere Skibsredernes Tilbud for Risikotillæg indenfor Krigszonerne har tilkendegivet, at vi er villige til at gøre vor Indsats for, at de øjeblikkelige Vanskeligheder kan løses paa en for vort Land tilfredsstillende Maade.

Forudsætningen for, at den danske Sømand vil underkaste sig de ekstraordinære Afsavn, som det maa være under den tilstundende Vinter at holde Skibsfarten i Gang, maa være, at den økonomiske Afkastnings-evne, som Skibsfarten under Krigssituationen vil være i Stand til at afkaste, ikke gaar i tilfældige Aktionærlommer — hvad enten dette maatte være i Form af ublu Dividende, Friaktier eller lignende — men at de Mandskaber, der udsættes for Risikoen, faar deres Andel i de ekstraordinære Indtægter, Skibsfarten maatte indtjene under Krigsperioden.

Vi henstiller derfor, at Regeringen har sin Opmærksomhed henvendt paa, at Rederikapitalen i vort Land ikke faar Anledning til at gentage de økonomiske Udskejelser, som fandt Sted under Verdenskrigen 1914—18.«

Derefter udtales Haabet om, at Sømændene maa kunne regne med Offentlighedens og Myndighedernes Støtte til Gennemførelse af en Forbedring af Skibenes Bemandingsforhold, der anses for nødvendig under de farefulde Forhold, ligesom der udtales Ønske om en Nedsættelse af den nugældende 12 Timers Arbejdsdag.

Til sidst udtales del, at for saa vidt det ikke lykkes Ledelsen indenfor en rimelig Tid, og efter at den nye Situation er faldet i et mere fast Leje, dels at faa skabt bedre Sikkerhedsforanstaltninger, dels at sikre Sømændene den Andel i Søfartens Kaar, som de paa lige Fod med alle i dansk Søfart interesserede maa have Del i, befuldmægtiges Bestyrelsen til at opsigte den indgaaede Aftale om Risikotillæg.

Er det nu ikke lige haardt nok at begynde straks at aabne Ilden. Rederne har imødekommet Sømændene paa alle Punkter; de har faaet hvad de forlangte, der er truffet Forholdsregler for at sikre dem m. H. t. Forsigtighedsforanstaltninger, Forsikring o. s. v., men næppe er det sket, før Sømændene vedtager saadanne Resolutioner.

Der er ingen, der har glemt den Indsats, den danske Sømandsstand har gjort under sidste Krig. Søfartsmo-

numentet paa Langeinie taler sit manende Sprog om den sidste Verdenskrigs Ofre. Vi har kun at haabe, at de Erfaringer, vi dengang høstede, ikke skal blive gentaget nu, men Faren er der, det vil ingen benægte; vi ved imidlertid, at den danske Sømand altid har været den, der trodsede Faren. Vi anerkender den Indsats, han nu gør til Gavn for sit Land.

Men naar dette er sagt, synes vi ogsaa, at et Par stilsfærdige Ord er paa sin Plads om, at det nytter jo ikke at fremsætte stadig nye Krav, der uvægerligt vil have til Følge, at Prisniveauet stiger og stiger herhjemme, og det er Sømandene saa lidt som det øvrige

danske Samfunds Borgere interesseret i. Den lidt naive Henvisning til »Udskejelserne« under den sidste store Krig kan vi vist lade ligge. Der er intet fornuftigt Menneske, der tror, at der vil blive skabt eventyrlige Fornuer nu herhjemme.

Det bliver ikke nogen »Gullasch-Periode«, vi kommer til at gennemleve. Det er der sørget for. Nej, det bliver en trang og mørk Tid, hvor vi alle er i samme Baad, og hvor det gælder om at navigere rigtigt, saa vi ikke gaar paa Grund eller udsæltes for endnu større Ulykker. Det er blot disse jævne borgerlige Ord, som vi synes skal siges nu, som Svar paa Resolutionen.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Belgisk Lovgivning om udenlandske Søfolk

Generalkonsulatet i Antwerpen har fra den derværende Commissaire Maritime, der sorterer under det belgiske Transportministeriums Marineadministration, modtaget Meddelelse om, at enhver Forandring, der skal foretages i et udenlandsk Skibs Besætning, fra den 5. ds. forud af vedkommende Skibsfører personligt skal forelægges for Commissaire Maritime til Godkendelse. Det tilføjes, at den nødvendige Ekspedition forsaavidt angaar godkendte Ændringer i Besætninger iøvrigt som hidtil foretages af den danske Stats Forhyringskontor i Antwerpen.

### Argentinske Skibsfartsrestriktioner

Ved Dekret af 5. September har den argentinske Regering bestemt, at udenlandske Skibe, som afgaar fra argentinske Havne med oversøisk Bestemmelsessted kun kan tage Kul eller Olie ind tilstrækkelig til første Anløb sydamerikansk Havn udenfor Rio de la Plata.

### Tyske Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten

Konsulatet i Flensborg meddeler, at »Amtsblatt der Regierung zu Schleswig« Særnummer for den 2. September 1939 indeholder følgende Bekendtgørelse vedrørende Lods-lyng i Farvandet ved Provinsen Slesvig-Holsteins Østkyst:

Polizeiverordnung über Lotsenzwang auf den Seewasserstrassen der Schleswig-Holsteinischen Ostseeküste.

Auf Grund des Polizeiverwaltungsgesetzes vom 1.6.1931 (G.S. 77 ff.) in Verbindung mit § 5 Seewasserstrassenordnung vom 31.10.1933 (S.W.O.R.G.B.I. II Seite 833) ordne für die Schleswig-Holsteinische Ostküste folgendes an:

#### § 1.

Dem Lotsenzwang unterliegen alle deutschen Fahrzeuge von 300 cbm Netto-Raumgehalt auf der Flensburger Förde, Schlei, dem Fehmarnsund sowie auf den Zufahrten von Heiligenhafen, Burgstaaken, Neustadt, Travemünde und Lübeck. Denselben Lotsenzwang unterliegen ferner alle neutralen Schiffe.

#### § 2.

Innerhalb des vorgenannten Lotsgebietes übernimmt bei nicht einwandfreiem Eingehen des Kapitäns oder Schiffsführers auf die Anweisungen des Lotsen der Lotse die Schiffsführung, insbesondere bei vorliegender Gefahr, dass mangelnde Schwimmfähigkeit des Fahrzeuges zu einer Sperrung des Fahrwassers führt.

#### § 3.

Alle entgegenstehenden Bestimmungen über Lotsenpflicht, Befreiungsvorschriften und Bestimmungen über Lotsgebühren werden für das bezeichnete Gebiet durch diese Polizeiverordnung ausser Kraft gesetzt.

#### § 4.

Für jeden Fall der Nichtbefolgung dieser Polizeiverordnung wird soweit nicht nach anderen Gesetzen oder Verordnungen eine andere Strafe verhängt wird, die Festsetzung eines Zwangsgeldes in Höhe bis zu 150,-R.M. in Buchstaben: »Einhundertfünfzig, Reichmark«, im Nichtbeitreibungsfalle die Festsetzung von entsprechender Haft angedroht.

#### § 5.

Vorstehende Polizeiverordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Kiel, den 1. September 1939.

Der Oberpräsident Wasserstrassendirektion.

sign.: for Konsulatet i Flensborg B. Dons Møller.

### Licens for at reparere og bygge Skibe i Storbritannien

Board of Trade har udstedt Ordre om at Skibe kun kan repareres og bygges i Storbritannien efter Licens fra Board of Trade.

Licens kræves ogsaa for Arbejde, som staar paa for Tiden, men det er ikke Meningen, at Arbejdet skal standses med mindre der kommer Ordre herom fra Board of Trade.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

Men Skibsbyggere og Reparationsværksteder skal sende Board of Trade fuldstændige Opgaver over al den Skibbygning og Reparation, de har for Handelsskibe.

### Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i August Maaned 1939

	Antal Anløb	R.T.N.
Danmark .....	449	114,577
Island .....	1	737
Norge .....	5	8,580
Sverige .....	41	12,902
Finland .....	3	4,373
Estland .....	5	1,956
Tyskland .....	43	4,910
England .....	7	8,047
Holland .....	7	2,452
Belgien .....	3	450
Frankrig .....	1	1,661
Tilsammen .....	565	160,646
Heraf Rutebart .....	208	94,957

I ovenstaaende indgaar ikke Fiskerbaade og Fragtfart inden for Tolddistriktet.

### Fragtnævnet

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har efter Indstilling fra Dansk Sejlskibsrederiforening udnævnt Skibsreder A. E. Sorensen, Svendborg, til at indtræde som Medlem af det nedsatte Fragtnævn.

### Ændringer i Københavns Havns Ordensreglement og Takstbestemmelser fra 1. Oktober 1939

Med Gyldighed fra den 1. Oktober 1939 har Ministeriet for offentlige Arbejder under 31. August 1939 foretaget forskellige Ændringer i det af Ministeriet under 4. Juli 1928 udfærdigede Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Københavns Havn. Disse Ændringer gaar i første Række ud paa at fastsætte nye Brotider for Knippelsbro og Langebro, hvorom er fastsat følgende Bestemmelser (Havnereglementets § 9):

Knippelsbro og Langebro aabnes for Passage fra Kl. 5,00—Kl. 20,00 (i Tiden 1. November—28/29. Februar dog fra Kl. 6,00—20,00), herfra undtaget Tiden fra Kl. 6,40—Kl. 7,00, Kl. 7,40—Kl. 8,00 og Kl. 8,40—Kl. 9,00, indenfor hvilke Tidsintervaller Broaabning kun vil finde Sted i Tilfælde, hvor Nødvendigheden kræver det.

Paa Søn- og Helligdage aabnes disse Broer dog kun fra Kl. 7,00—Kl. 10,00 og fra Kl. 17,00—Kl. 18,00. Paa Grundlovsdagen aabnes Broerne fra Kl. 5,00—Kl. 12,00 samt fra Kl. 17,00—Kl. 18,00.

I Tiden fra Brotidens Slutning til dens Begyndelse den følgende Morgen kan, naar Forholdene tilsteder det, Broerne aabnes efter Begæring til de respektive Brofogeder, hvilken Begæring maa være fremsat senest 1 Time før Bropersonalet forlader Broerne om Aftenen (Søn- og Helligdage og Grundlovsdagen senest ½ Time før Personalet forlader Broerne om Eftermiddagen). Der fastsættes da ved Af tale med Brofogeden et Tidspunkt for vedkommende Skibs Passage. Finder Skibspassagen Sted over 1 Time efter det saaledes fastsatte Tidspunkt, bliver der at erlægge en Ekstrabetaling, hvis Størrelse fastsættes af Havnedirektøren. Finder derimod Skibets Passage Sted inden Forløbet af 1 Time fra det fastsatte Tidspunkt, er Passagen gratis. Paa Søn- og Helligdage mellem Kl. 10,00 og Kl. 17,00 (Grundlovsdagen mellem Kl. 12,00 og Kl. 17,00), kan Brooplukning finde Sted efter Begæring til de respektive Brofogeder senest ½ Time, før Personalet forlader Broen om Formiddagen. Der betales da af vedkommende Skib den af Havnedirektøren fastsatte Godtgørelse for Bropersonalets hele Mødetid i denne Anledning.

Samtidig er i Havnereglementet tilføjet en Bestemmelse (Ny § 35), hvorefter Passage igennem Københavns Havn under Bodeansvar — jfr. Reglementets § 45 — er forbudt

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Situationen paa Fragtmarkederne er stadig ikke afklaret, og det er derfor vanskeligt at give en detailleret Beretning om de forskellige Markeder.

Under disse Forhold bliver vi nødt til at indskrænke os til nogle spredte Kommentarer. Kornmarkederne har, saavidt det er muligt at skønne, været ret livlige, og specielt synes den engelske Regering at have taget et stort Antal Baade saavel fra River Plate som fra St. Lawrence. De Fragter, der er betalt, bliver hemmeligholdt, men Telegrammer fra London vurderer Markedet River Plate/U.K. til at være ca. 30/- værd, hvorimod man for continentale Destinationer som Antwerpen og Rotterdam kan faa 45/-. Vi formoder, at naar Raten til U.K. er saa væsentlig ringere, end hvad der er opnaeligt til Continentet, maa Grunden søges i, at Raten til U.K. er baseret paa engelsk Tonnage, hvor specielle Forhold med Hensyn til Krigsforsikringspræmie gør sig gældende.

Om de øvrige Kornmarkeder skal nævnes, at St. Lawrence/U.K. indikerer 4/- per qr. Fra Donau kan opnaas 30/- til U.K. og 40/- til Antwerpen-Rotterdam. Fra Sydafrika noteres Majs til 27/6d. til U.K., og endelig ligger Raten fra Australien mellem 37/6d. og 40/- til engelsk Lossehavn.

For de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende er det mest fremtrædende Træk den stærke Efterspørgsel, der er efter Tonnage fra U. S. Atlantic og Golfen til Østen. Flere Baade er sluttet paa net charter til omkring \$10, og for Scrapjern indikerer Be-

fragterne \$11, men disse Rater kan utvivlsomt forbedres noget endnu.

Fra Pacifickysten er sluttet Scrapjern til Japan til \$7.50 og paa f.i.o. Basis fra Br. Columbia til U.K. til 45/-.

Østens Markeder er ret rolige, hvilket antagelig skyldes, at hverken Befragterne eller Rederne ved, hvor Rateniveauet kommer til at ligge. Fra Indien søges Tonnage for Kerner/Linsæd saavel fra Madras-kysten som fra Bombay Siden, men heller ikke for dette Markeds Vedkommende er det muligt at faa Befragterne til at notere nogen Rate.

Ris fra Siam til Vestindien indikerer omkring 60/-.

For de europæiske Markeders Vedkommende er det vanskeligt at danne sig et Skøn om Fragtniveauet for den neutrale Tonnage, idet Rederne er meget tilbageholdne, dels paa Grund af Usikkerheden med Hensyn til Krigsforsikringspræmier, og dels fordi Mandskabsforhold i mange Tilfælde lægger sig hindrende i Vejen for Disponering. Vi skal dog nævne, at Kulraten fra Englands Østkyst til Danmark ligger omkring Kr. 20 og Kr. 25 afhængig af Størrelse og Ekspedition. Til Sverige kan der faas noget tilsvarende i svenske Kroner.

Paa Timechartermarkedet har der naturligvis ogsaa fundet en stærk Stigning Sted. I Vestindia Farten er sluttet 4000 Tonnere til Rater, der ligger mellem \$3 og \$3.50.

*Skibe og Fartøjer uden Ærinde til Havnen, medmindre Skibene kan passere under saavel Knippelsbro som Langebro uden Oplukning.*

Endelig er der i Havnereglementets § 34, der svarer til tidligere §§ 33 og 34 foretaget den Ændring, at ethvert Fartøj, der gaar gennem Bomløbet, til den der posterede Vagt ikke alene — som hidtil — skal opgive Skibets Navn, men tillige dets Hjemsted og Skibsførerens Navn samt — som hidtil — Stedet, hvorfra Skibet kommer, eller hvortil det gaar.

Ved en anden Resolution af 31. August 1939 har Ministeriet for offentlige Arbejder ligeledes med Gyldighed fra den 1. Oktober 1939 i Fartøjstakstens § 18 (Ny) fastsat Bestemmelser angaaende Afgiften for Passage gennem

Knippelsbro med Oplukning af denne Bro, hvadenten vedkommende Skibs Passage har foranlediget Oplukning for dette Skib alene, eller Skibet er passeret igennem Broen sammen med andre Skibe. Denne Afgift er fastsat saaledes:

Skibe under 50 N.R.T. .... Kr. 2,00 pr. Skib  
Skibe paa 50 men under 500 N.R.T. .... Kr. 3,50 pr. Skib  
Skibe paa 500 N.R.T. og derover ..... Kr. 5,00 pr. Skib

*Denne Afgift erlægges dog ikke for Skibspassager gennem Knippelsbro i Tiden fra Kl. 18,00—Kl. 6,00.*

Bugserfartøjer har som hidtil Fritagelse for at erlægge Knippelsbro-Afgift, dog kun naar de foretager Bugsering gennem Knippelsbro.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### De sænkede Skibe

Telegrammerne fortæller fortsat om en Række sænkede Skibe paa Atlanterhavet og andet Steds.

Den amerikanske Passagerdamper »Washington« rapporterede til Marinstationen i New York, at den britiske Fragtdamper »Olive Grove« var blevet torpederet ca. 200 Sømil nordvest for Spanien. Kaptajnen paa »Washington« tilføjede, at Chefen for den tyske Undervandsbaad, der torpederede »Olive Grove«, optraadte paa den høfligste og mest hjælpsonne Maade. De 33 Søfolk blev bragt i Sikkerhed, før Damperen blev sænket. Undervandsbaaden bar ingen Kendingsmærker.

Den amerikanske Passagerdamper »Farmer« har udsendt en Radiomelding om, at det britiske Skib »Pukkastan« og det franske Skib »Tamara« er blevet angrebet i Atlanterhavet af en Undervandsbaad. Et Telegram fra Amsterdam oplyser herom, at den hollandske Damper »Bilderjick« har reddet flere Medlemmer af Besætningen paa den engelske Damper »Pukkastan«, som er blevet torpederet af en Undervandsbaad i Atlanterhavet. »Bilderjick« fortsatte Rejsen til Rotterdam.

Fra Lissabon hedder det i et Reuter-Telegram: Den britiske Fragtdamper »Manaar« er blevet torpederet uden Advarsel af en Undervandsbaad og sunket. Overlevende fra Damperen er blevet sat i Land her af en portugisisk Damper. De fortæller, at Katastrofen skete saa hurtigt, at endnu medens de var i Færd med at gaa i Redningsbaadene, begyndte Skibet at synke. Ogsaa den hollandske Damper »Mars« har bragt et Antal reddede fra »Manaar« i Land her. En af Sømændene blev dræbt ved Katastrofen, og tre er blevet saarede.

Radio Marine Corporation har opfanget en Meddelelse

fra den belgiske Damper »Jean Jadot« om, at denne har oplaget 44 Mand af Besætningen paa den engelske Fragtdamper »Regent Tiger«, der var blevet torpederet af en Undervandsbaad.

I Fredags er en hollandsk Minestryger stødt paa en Mine i Nærheden af Vest-Terschelling og sunket. Af Skibets 51 Mand store Besætning druknede de 29.

Kl. 8 Fredag Morgen er en tysk Damper blevet Offer for den tyske Minespærring mellem Stavstensodden og Møn. Det drejer sig om Damperen »Helfred Bismarck«, der styrede lige ind i Minefeltet, tydeligt nok uden at ane noget om Mineudlægningen. Der skete en voldsom Eksplosion, og Damperen, der var lastet med Salpeter til en svensk Havn, sank i Løbet af faa Sekunder. Af den 14 Mand store Besætning reddedes kun Halvdelen. Den sunkede tyske Damper var paa Rejse fra Hamborg gennem Kielerkanalen til Malmø.

Den finske Firemaster »Olivebank« er løbet paa en Drivmine i Nordsøen. Skibet gik straks til Bunds og alle Mand maatte springe i Vandet. 7 Mand af den 21 Mand store Besætning opdagede Overmærsraaen, som de bandt sig fast til. I over 40 Timer maatte de ligge i Vandet bundet til Raaen, før de blev reddet af Esbjerg-Kutteren »Talonas«, der Tirsdag indbragte dem til Esbjerg Havn. De øvrige 14 Mand maa befrygtes at være druknet, deriblandt Kaptajnen og 1. Styrmænd.

11 Mand af Besætningen fra den hollandske Damper »Mark« af Rotterdam i Redningsbaad ankom Mandag Morgen til Vorupør.

De oplyste, at Damperen Lørdag Middag paa Rejse fra Finland til Holland stødte mod en Mine 120 Kvartmil Sydvest for Vorupør og sank.

Den 22 Mands Besætning gik om Bord i 2 Baade, som



fulgtes ad til engang Lørdag Nat. Motorredningsbaaden fra Klitmøller og Redningshaadene fra Vorupør og Lyngby gik ud for at lede efter den bortblevne Baad, som om Formiddagen blev fundet et Par Kilometer fra Land udfør Lyngby, og med de øvrige 11 Mand af »Mark«s Besætning bragt ind til Kysten.

Alle 22 Mand var stærkt forkomne efter den lange Rotur. Kaptajnen og Styrmændene maatte tages under Lægebehandling, da de ved Mineekspllosionen var blevet kvæstede.

Søndag Aften hørtes fra Trelleborg en Mine-Ekspllosion, der belød en ny Katastrofe i det tyske Minefelt. Det var denne Gang en tysk Torpedobaad, som blev Offeret.

En svensk Damper afgik fra Trelleborg for gennem Kogrundsrenden at gaa Nord paa. Da Damperen var kommet i Nærheden af den nordvestlige Del af Minefeltet, indtraf en voldsom Ekspllosion ikke saa langt fra Damperen, og man saa fra Damperen, at en tysk Torpedobaad blev sprængt i Luften. Om Bord paa Damperen havde man allerede tidligere konstateret, at det var et tysk Krigsskib, der befandt sig paa Stedet, hvor Ekspllosionen skete.

Det hele foregik i Løbet af nogle faa Sekunder, og noget senere saa man flere Mennesker kæmpe i Bølgerne for at redde deres Liv. En Del af dem blev straks taget om Bord i en tysk Trawler, som befandt sig i Nærheden, men saa vidt man fra den svenske Damper kunde se, omkom en halv Snes Mand fra Torpedobaaden.

Nærmere Oplysninger har ikke kunnet faas, da man intet vilde oplyse fra tysk Side. Den svenske Damper var saa langt borte, at den ikke kunde og heller ikke vovede at komme til Hjælp, da dette vilde have været det samme som at udsætte Skibet for en Minesprængning.

Et Telegram fra London meddeler, at følgende Skibe er blevet sænket af Undervandsbaade.

Den 5548 Tons store Damper »Kennbec«, hvis Mandskab blev reddet, den 5055 Tons store Damper »Winkleigh«, hvis Besætning blev optaget af den hollandske Amerikalines nye Liner »Stalendam«, samt Moss & Hutchinsons Damper »Chloris«, medens det lykkedes Union Castle Lines nyste Motorskib »Warwick Castle« ved en Række dristige Manøvrer at undslippe Undervandsbaadene, der havde foranstaltet en hel Jagt paa den.

Endvidere blev den engelske Damper »Goodwood« i Nordsøen angrebet af tyske Undervandsbaade. Skibet sank, men den 21 Mand store Besætning blev bjærget og landsat af Fiskere.

Fremdeles meddeles fra England, at den 6465 Tons store Damper Inverliffey, tilhørende Inver-Tank Selskabet, er blevet sænket og Besætningen reddet af den amerikanske Damper R. G. Stewart.

Fra New York telegraferes, at den britiske Fragtdamper »Blairlogie« er blevet sænket udfør den irske Kyst. Dette meddeles i et traadløst Telegram til United States Line. Besætningen blev reddet af den amerikanske Damper »American Shipper«, der sejlede 150 eng. Mil tilbage for at redde Besætningen.

Det engelske Blad »Evening Standard« oplyser iøvrigt, at tyske Undervandsbaade i den første Krigsuge har torpederet britiske Handelsskibe paa tilsammen 70,000 Tons.

#### Fragtratetallet.

Opgangen i Fragtraterne i Løbet af August har givet sig Udtryk i en Stigning paa 5 Points i det danske Fragtratetal for Maanednen.

Med Aaret 1935 som Basis lig 100 har Statistisk Departement beregnet Fragtratetallet for August til 134, hvilket er 5 Points højere end for Juli, da Fragtratetallet var paa 129. I Juni var Fragtratetallet paa 128 ligesom for Maj.

August-Fragtratetallet ligger 9 Points over Fragtratetallet for samme Maaned i Fjor, der var paa 125.

#### Det danske Sømandshjem i Antwerpen til Raadighed for danske Flygtninge

Dansk Sømandsmission har stillet Sømandshjemmet i Antwerpen til Raadighed for de mange danske Flygtninge, som i de sidste Dage i største Hast har forladt Paris og søgt Sikkerhed i Belgien.

Sømandsmissionens Formand, Pastor Engsig-Karup, Horsens, oplyser, at der i Sømandshjemmet med Lelhed kan skaffes Plads til de 200 Flygtninge, som hidtil er ankommet. Foreløbig vil K. F. U. K.s Sekretær i Paris lede det daglige Arbejde paa Sømandshjemmet.

#### Forbud mod Oplysning om Skibe

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt en Bekendtgørelse, hvorefter det i Bekendtgørelse af 3. September i Medfør af Loven af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten udstedte Forbud mod offentlig eller privat overfor uvedkommende at give Meddelelse om eller at omtale danske Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger, udvides til ogsaa at omfatte fremmede Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger. Bekendtgørelsen træder i Kraft straks.

#### Panama-Kanalens Beskyttelse

Det amerikanske Krigsministerium meddeler, at to Infanteriregimenter paa ialt 2700 Mand den 19. Oktober vil afgaa til Panama for at forstærke Forsvars-Tropekontingenterne ved Panama-Kanalens.

#### Tyske Skibe i mexicanske Havne

Der er givet Ordre til Afmontering af Radioanlæggene ombord i alle tyske Skibe, der er søgte ind i mexicanske Havne, for at undgaa Krænkelser af Neutraliteten. Salg af Brændselstoffer til tyske Skibe er blevet forbudt, med mindre de ønsker at forlade Havnen inden 24 Timer.

#### Stor Indførsel i August Maaned

Af en Oversigt over Told- og Forbrugsafgifterne fremgaar det, at der i August er betalt 5.015.000 Kr. i Indførselstold mod 4.177.000 Kr. i August sidste Aar, hvilket er et tydeligt Tegn paa den anselige Vareimport, der har fundet Sted i August Maaned. I de fem Maaned April—August har Indførselstolden i Aar udgjort 54,8 Mill. Kr. mod 49 Mill. Kr. i Fjor.

#### Aarhus Havn

I Fortsættelse af vore Meddelelser sidste Uge om Aarhus Havn skal vi yderligere give følgende Oplysninger om Stykgods Kranernes Brug.

De 11 Stk. 2½ Tons elektriske Kraner, 3 ved Stykgodspakhuset ved Kaj 13 og 15, 2 ved Kaj 27 og 29, 4 ved Kaj 129 og 131 og 2 paa Kaj 10, har været benyttet saaledes:

Af de i Skemaet anførte Tal andrager følgende Losning med Brug:

Kran 8: Korn 221 Timer, 8442 Tons; Foderstof 8 Timer, 120 Tons; Gødning 16½ Time, 200 Tons.

— 9: Korn 85½ Time, 3000 Tons; Foderstof 3½ Time, 100 Tons.

— 10: Gødning 38½ Time, 925 Tons.

— 11: Korn og Mel 7 Timer, 165 Tons; Gødning 46½ Time, 1063 Tons.

Af Kranregulativet, der samtidig er udsendt, fremgaar det, at de i Beretningen omtalte 11 Stk. Stykgods kraner, der er beregnet til Byrder paa indtil 2½ Ton, for Tiden udlejes for 3 Kr. i Timen, naar der losses med Krog, og 6 Kr. i Timen, naar der losses med Gribeskovl, bortset fra den første Time, for hvilke Lejen er henholdsvis 5 og 7 Kr. med Krog og 10 Kr. med Gribeskovl.

\*) Kran 10 og 11 loges i Brug 5. Juli 1938.

\*\*) Kran 14 loges i Brug 5. Oktober 1938.

\*\*\*) Kran 15 toges i Brug 2. November 1938.

Kran	Antal Gange		Godsmængde Tons	Elektricitetsforbrug Kwh.	Kranleje Kr.	Arbejdstid	
	Betjento Skibe	Af- og Paalæsning af Vogne paa Kaj m.m.				Normaltimer	Overtimer
Nr. 3 .....	161	18	16089	25390	4208,50	1151½	92½
Nr. 4 .....	229	10	22650		6312,20	1523	282½
Nr. 5 .....	126	8	10442		3515,00	948½	90½
Nr. 6 .....	130	11	13830		4123,00	1083½	68
Nr. 7 .....	134	8	13861		4040,90	1011	63
Nr. 8 .....	180	15	28056	71490	6319,30	1212	223
Nr. 9 .....	149	31	20977		5178,50	1083½	199
Nr. 10*)	57	3	7523		1945,70	454½	54½
Nr. 11*)	84	2	9304		2421,70	554½	61
Nr. 14**)	27	2	2044		733,00	174	21
Nr. 15***)	19	4	2222	578,00	120	22	
I alt...	1296	112	146489	130540	39374,60	9325	1207

**Skibsmandskabers Krigsforsikring**

Iværksættelsen af den danske Krigsforsikring for Skibe har rejst Spørgsmaalet om de Forsikringer, der dækker Mandskabets Risiko. Vi har tidligere redegjort for Redernes Ulykkesforsikring, der dækker Besætningerne med visse Tillæg for Krigsskader, og Pensionsforsikringsanstalten oplyser at ogsaa Pensionsforsikringen dækker i fuldt Omfang under en Krig.

Rederforeningen, Skibsførerforeningen, Styrmandsforeningen, Maskinmesterforeningen og Radiotelegrafistforeningen har en obligatorisk Ordning med Pensionsforsikringsanstalten, og enhver dansk Skibsofficer har her sin Pensionsordning, der træder i Kraft, saasnart Vedkommende paamønstres et dansk Skib. Pensionsordningen dækker straks al Krigsrisiko i fuldt Omfang, og i Skadestilfælde udbetales Pensionen ubeskaaret, uanset at de Forsikrede ogsaa paa anden Maade — gennem Ulykkesforsikringen — modtager Erstatning.

**Danske Skibe i udenlandsk Timecharter**

I Medfør af Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart bekendtgjort, at intet Skib, der er optaget i det almindelige danske Skibsregister, eller for hvilket der er udstedt midlertidigt dansk Nationalitets-Certifikat, under nogen Form maa bortfragtes paa Tid til Udlandet (udenlandsk Statsmyndighed, Statsborger eller Firma m. v.), med mindre Fragtnævnet har meddelt Tilladelse dertil.

Bekendtgørelsen træder straks i Kraft.

**Nordø-Fiskeriet umuliggjort**

Et stort Antal Englandskuttere er indkommet til Frederikshavn. Adskillige af Frederikshavnerbaadene er sendt til Thyborøn og Hirtshals. Skipperne erklærer, at i Virkeligheden er Fiskeriet i Nordsøen nu umuliggjort, og saa godt som hele den danske Fiskeriflaade, der fisker i Nordsøen, er under Opbrud og paa Vej til Hjemstederne. Det betyder et stort Afbræk i Erhvervsmulighederne, at Nordøfiskeriet nu maa opgives et Par Maaneder tidligere end normalt.

**Stabelafløbning**

I Torsdags fandt en ny Stabelafløbning Sted hos Burmeister & Wain. Det drejer sig om Nybygning Nr. 649, et Fragtskib, der bygges til Dampskibssinteressentselskab »Garonne«, Oslo.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde: 415' "; Bredde: 56' 0"; Dybde til øverste Dæk: 37' 6" og Dædvægt: ca. 8.800 Tons.

Skibet, som bygges til Norsk Veritas Klasse \*1A1, har Aftøring for 12 Passagerer.

Hovedmotoren er en 9-cylindret, 2-Takt, enkeltvirkende B & W Krydshovedmotor, der normalt udvikler ca. 5.500 I.H.K. ved 122 Omdr./Min. Det drejer sig om en hel ny Motortype, der har en Række Fordele frem for andre 2-Takt Krydshovedmotor, bl. a. er den kun 8 à 10 pCt. tungere og kun 15 pCt. højere end en tilsvarende Trunkstempeltype. Desuden er denne nye Motortype konstrueret saaledes, at Adskillelse af Maskinen for Eftersyn af Stempeller og Stempelringe er meget nem og hurtig at udføre. Denne B & W-Nykonstruktion har overalt vakt stor Interesse, og allerede paa nuværende Tidspunkt er en Række af disse Motorer i Ordre.

Skibets Hastighed vil fuldt lastet blive ca. 14 Knob.

Hjælpemaskineriet bestaar af 3 Stk. 2-Takt, enkeltvirkende Hjælpemotorer med Dynamo og Kompressor. Hver Motor udvikler ca. 180 E.H.K. ved 400 Omdr./Min.

Skibet, der har fremfaldende Stævn og Krydserhæk, vil blive udstyret med 8/5-tonns og 2/3-tonns Bomme, elektrisk Styremaskine og elektrisk Lossespil af Thriges Fabrikat og vil især blive forsynet med alle moderne tekniske Hjælpemidler.

Skibets Navn er m.s. »Fernplant«.

**Skibsradio-Senderne maa ikke anvendes paa svensk Territorium**

Den svenske Telegrafdirektion har forbudt Radioamatører og saavel udenlandske som svenske Skibe og Luftfartøjer at anvende deres Radiosendere paa svensk Territorium. Det er ligeledes forbudt at telefonere til eller fra Skibe. Dette Forbud begrundes med det ønskelige i at indskrænke Radiotrafiken.

Forbudet gælder ikke Krigsskibe.

**Frihavnens Skibssmedie og Maskinfabrik**

(HILL-MADSEN)

Statsaut. Elektroinstallatør v. Kbhvn.s og Nordsjæll. Elektricitetsv.

Ship & Engine Repairing Shop

Telf. 5269, Palæ 4969, Øbro 1280 y KØBENHAVN

**Fyrskibene »Westhinder« og »Noordhinder« trukket tilbage**

De belgiske Fyrskibe »Westhinder« og »Noordhinder« er blevet trukket ind. Radio-Fyrtaarnene ved Wandelaar og Ostende har indstillet deres Virksomhed.

**Amerikansk Bevogtningstjeneste paa Atlanten**

4 Kystvagtskibe med hver en Flyvemaskine ombord har faaet Ordre til at lægge sig paa hjemlige Positioner i Atlanterhavet. Disse 4 Kystvagtskibe gjorde normalt Tjeneste i Stillehavet.

For at fremskynde Hjemsendelsen af amerikanske Statsborgere fra Europa vil 7 amerikanske Skibe foretage særlige Rejser til Europa endnu i denne Uge.

Finansminister Morgenthau har udnævnt Basil Harris til Generalkommissær for Toldvæsenet og Vicesekretær i Finansministeriet. Harris har tidligere været Præsident for Skibsfartsselskabet »United States Lines«. Foruden at føre Kontrol med Toldvæsenet skal Harris ogsaa overvaage, at der ikke finder Krænkelser af Neutralitetslovgivningen Sted.

**Det svenske Fragtindeks**

Svenska Handelsbankens Fragtindeks for August viser en Stigning paa 4 Points til 125. Denne Stigning omfatter dog hovedsagelig den sidste Halvdel af Maanedens. Større Fremgang havde Kornfragter med 7 Points til 120 og Kulfragter, der steg 4 Points til 117. Udgaende Fragt for Trælast steg 2 og for Træmasse 4 Points til henholdsvis 132 og 130.

**128 fra »Athenia« savnes endnu**

Efter hvad »Athenia« Rederi meddeler, udgør Antallet af de Personer, som er blevet reddet fra »Athenia« 1290. Skibet medførte ialt 1418 Passagerer og Besætning, og man maa saaledes regne med, at Katastrofen har kostet 128 Menneskeliv.

Der er dog en Mulighed for, at enkelte af de savnede kan være blevet taget om Bord i et mindre Skib, som ikke har Radioinstallation og derfor endnu ikke har kunnet afgive Melding.

**25 Aars Jubilæum**

Skibsfører i Dampskibsselskabet Torm, Kaptajn Charles Gordon Møller, fejrede Onsdag 25 Aars-Dagen for sin Indtræden i Rederiet. Kaptajn Gordon Møller, der er 50 Aar gammel, er Skibsførersøn fra Rømø, og kom selv til Søs som 14 Aars Dreng. I nogle Aar sejlede han paa Langfart med de store Sejlere. I 1914 afsluttede han Navigationskolen i København og traadte ind i Torm, hvor han i 1920 blev Skibsfører.

Kaptajn Gordon Møller fører nu Motorskibet »Thyra S«.

**Dødsfald**

Tidligere Skibsfører i Store Nordiske Telegrafskibskaptajn H. C. A. Petersen er død efter længere Tids Sygdom. Den afdøde var Ridder af Dannebrog.

Tidligere Skibsfører i D. F. D. S., Kaptajn H. P. Thrane, er død, 64 Aar gammel.

Kaptajn Thrane stammede fra Faaborg, kom til Søs 1889 og tog Styrmandseksamen i 1898. Aaret efter knyttedes han som Styrmand til D. F. D. S., i hvilket Selskab han i 1916 blev Skibsfører; han havde inden han for et Par Aar siden gik i Land, ført »Falken«, »Sønderjylland«, »Koldinghus« og »Bellona«. Kaptajn Thrane, der en Tid var Direktør for Sydsjællands Gødningskalkforretning, var Medstifter af Styrmandsforeningen, som han ogsaa havde været Formand for, han havde været Næstformand i Skibsførerforeningen og var Medlem af Solovskommissionen fra 1909 til 1914.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegr.-Adr.: "Holmaild"  
Amaliegade 36**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**  
Korresponderende Reder**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



Hovedoplag for Danmark

**Th. Møller**Nyhavn 45-47  
Telefon 387  
København**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 · TELEF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olie — H &amp; W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug

**Holzappel's  
International  
skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.*Det populære  
Pilsner***TUBORG LAGER ØL  
TUBORG PILSNER****VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:  
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.  
V A S A (Finland)**Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 8. September 1939.

Nr. 40.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Med dette Nummer følger 3 Kortskitser over Spærringer og Farezoner:

- a. *Farezoner og Minefelter i Nordsoen* ifølge E. f. S. Nr. 38/2679 og 39/2683 1939.
- b. *Farezoner og Minefelter i Østersoen W.-lige Del* ifølge E. f. S. Nr. 38/2627 og 38/2671 1939.
- c. *Farezoner og Minefelter i Østersoen E.-lige Del* ifølge E. f. S. Nr. 38/2625 og 38/2626 1939.

2684. **Finland. Bottniske Bugt. Grund afmærket.**

(U. f. s. Nr. 24/788. Helsingfors 1939.)

En Grund med 4,6 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa 64° 12' 33" N. 23° 11' 28" E. Grunden er afmærket med en sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste.

2685. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki (Nystad). Stånggrund (Tankokari) Fyr atter tændt.**

(U. f. s. Nr. 24/787. Helsingfors 1939.)

Stånggrund Fyr paa c. 60° 43' N. 21° 02' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 19/1402 1939.)

2686. **Finland. Skärgårdshavet. Utö Havnefyr atter tændt.**

(U. f. s. Nr. 24/791. Helsingfors 1939.)

Utö Havnefyr paa 59° 47' 17" N. 21° 22' 02" E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 17/1237 1939.)

2687. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Tirgrund (Tiirakari) Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 24/781. Helsingfors 1939.)

Tirgrund Fyr paa 60° 07' 41" N. 24° 55' 48" E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 45° til c. 74°. | 4. Grønt i Pejl. fra c. 125° til c. 185°. |
| 2. Hvidt i — - c. 74° - c. 77°.         | 5. Hvidt i — - c. 185° - c. 210°.         |
| 3. Rødt i — - c. 77° - c. 125°.         | 6. Rødt i — - c. 210° - c. 244°.          |

Løvrigt uforandret.

(Kort Nr. 183.)

2688. **Finland. Finske Bugt. Ruuskeri (Rödskär) Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.**  
(U. f. s. Nr. 24/780. Helsingfors 1939.)  
Taagesignalet ved *Ruuskeri Fyr* paa c. 59° 58' N. 26° 41' E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 30/2211 1939.)
2689. **Finland. Finske Bugt. Koivisto. Sømærke inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 24/782. Helsingfors 1939.)  
Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 21' 42" N. 28° 37' 39" E.  
er permanent inddraget.

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

2690. **Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde genudlagt.**  
*Taarbæk Rev* automatiske Lys- og Klokketønde paa c. 55° 47' N. 12° 40' E. er  
atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 28/2063 1939.)
2691. **Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forandringer i Havnereglementet.**  
Den 1. Oktober d. A. forandres det nugældende Reglement for *Københavns Havn*,  
som følger:

Reglementets § 9 affattes saaledes:

### § 9.

*Knippelsbro* og *Langebros* aabnes for Passage fra Kl. 0500 til Kl. 2000 (i Tiden 1. November—28.—29. Februar dog fra Kl. 0600 til 2000), herfra undtaget Tiden fra Kl. 0640 til Kl. 0700, Kl. 0740 til Kl. 0800 og Kl. 0840 til Kl. 0900, inden for hvilke Tidsintervaller Broaabning kun vil finde Sted i Tilfælde, hvor Nødvendighed kræver det.

Paa Søn- og Helligdage aabnes disse Broer dog kun fra Kl. 0700 til Kl. 1000 og fra Kl. 1700 til Kl. 1800. Paa Grundlovsdagen aabnes Broerne fra Kl. 0500 til Kl. 1200 samt fra Kl. 1700 til Kl. 1800.

I Tiden fra Brotidens Slutning til dens Begyndelse den følgende Morgen kan, naar Forholdene tilsteder det, Broerne aabnes efter Begæring til de respektive Brofogeder, hvilken Begæring maa være fremsat senest 1 Time, før Bropersonalet forlader Broerne om Aftenen (Søn- og Helligdage og Grundlovsdagen senest ½ Time før Personalet forlader Broerne om Eftermiddagen). Der fastsættes da ved Aftale med Brofogeden et Tidspunkt for vedkommende Skibs Passage. Finder Skibspassagen Sted over 1 Time efter det saaledes fastsatte Tidspunkt, bliver der at erlægge en Ekstrabetaling, hvis Størrelse fastsættes af Havnedirektøren. Finder derimod Skibets Passage Sted inden Forløbet af 1 Time fra det fastsatte Tidspunkt, er Passagen gratis. Paa Søn- og Helligdage mellem Kl. 1000 og Kl. 1700 (Grundlovsdagen mellem Kl. 1200 og Kl. 1700) kan Brooplukning finde Sted efter Begæring til de respektive Brofogeder senest ½ Time, før Personalet forlader Broen om Formiddagen. Der betales da af vedkommende Skib den af Havnedirektøren fastsatte Godtgørelse for Bropersonalets hele Mødetid i denne Anledning.

Reglementets §§ 34 og 35 slaas sammen til een Paragraf, og en ny § 35 indføres, hvorved disse Paragraffers Affattelse bliver følgende:

### § 34.

Ethvert Fartøj, der opholder sig i Havnen, skal hejse Nationalflaget, naar det forlanges af Havnepolitiet.

Ethvert Fartøj, der gaar gennem Bomløbet, skal til den der posterede Vagt opgive dets Navn og Hjemsted og Skibsførerens Navn tilligemed Stedet, hvorfra det kommer, eller hvortil det gaar.

### § 35. (Ny).

Passage igennem *Københavns Havn* er under Bødcansvar, jfr. nærværende Reglements § 45, forbudt Skibe og Fartøjer uden Ærinde til Havnen, med mindre Skibene kan passere under saavel *Knippelsbro* som *Langebros* uden Oplukning.

(Danske Lods, Side 268 og Tillæg Nr. 3, Side 42. Havnelods, Side 118.)

2692. **Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Lystønder inddraget.**  
Følgende Lystønder er inddraget:  
Lys- og Klokketønden *Saltholm Flak NW.* paa c. 55° 43' N. 12° 42' E. Lystønden  
*Ryggen* paa c. 55° 42' N. 12° 42' E.
2693. **Sundet S.-lige Del. Falsterborev Fyrskib NNW. Vrag.**  
Vraget af *græsk* Dampner *Kostå* ligger sunket c. 0,6 Sm NNW. for *Falsterborev*  
Fyrskib.  
*Falsterborev* Fyrskib: c. 55° 17½' N. 12° 47' E.
2694. **Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Fyrbelysning slukket.**  
(Det danske Konsulat i Flensborg).  
Den *tyske* Fyrbelysning paa *Flensborg Fjord* er slukket.  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2695. **Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Svaneholm. Kabelbaaker malet.**  
De to Kabelbaaker paa *Svaneholm* paa c. 56° 42',9 N. 8° 14',4 E., som afmærker  
Stærkstrømskablet over *Tyborøn Kanal*, er malet hvide.  
(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 46.)
2696. **(T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*:  
6,0 m, i *Svaneholm* Fyrlinie: 6,1 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gauseholm Løb*: 2,0 m,  
i *Svaneholm Løb*: 0,4 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn*  
*Havn* 6,0 m over *Havrevlen* og 6,1 m i *Svaneholm* Fyrlinie, og 4,2 m i det W.-lige Indløb  
til *Limfjorden*.  
Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:  
a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 3,0 m.  
b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 3,2 m.  
c. 56° 42' (34") N. 8° 13' (20") E. — 1,5 m.  
(E. f. S. Nr. 32/2338 1939.)
2697. **Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.**  
Dybden i den E.-lige Del af Indsejlingen til *Hirtshals Havn* er aftaget, saaledes at  
den nærmest E.-lige Molehoved er 6,5 m.  
c. 57° 35',0 N. 9° 57',7 E.  
(Kort Nr. 92. Havnelods, Side 91 og Tillæg Nr. 1, Side 12.)  
(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2698. **(P). Danmark. Horns Rev. Graadyb. Søren Bovbjergs Dyb. Oplysning om Fyrskibe og Afmærkning.**
1. Fyrskibene *Horns Rev* paa c. 55° 34' N. 7° 20' E. og *Vyl* paa c. 55° 22' N. 7° 41' E. samt Lys- og Fløjtetønden *Graadyb SW.* paa c. 55° 24' N. 8° 11' E. er inddraget.
  2. Fyrskibet *Graadyb* paa c. 55° 20' N. 8° 05' E. er flyttet saaledes, at det nu ligger 300 m W. for Lys- og Fløjtetønden *Graadyb*, der er beliggende paa 55° 25' (34") N. 8° 14' (05") E. Fyrskibet vil snarest blive flyttet til en Plads 3 Sm W. for Lys- og Fløjtetønden *Graadyb*.
  3. Undervandssignalerne fra Fyrskibet *Graadyb* er indstillet.
  4. Der vil blive etableret en forbedret Afmærkning af *Søren Bovbjergs Dyb* og af et Løb herfra langs *Jyllands W.-Kyst* paa dansk Territorium til tværs af *Lynqvig Fyr* (c. 56° 03' N. 8° 06' E.).

**2699. Danmark. Graadyb. Vrag fjernet.**

Vraget af Fiskerkutteren *G. G. 468* „Standard“, der laa sunket paa c. 55° 29' N. 8° 22½' E., er fjernet og den udlagte Vragafmærkning inddraget.  
(E. f. S. Nr. 38/2650 1939.)

**2700. Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland. Indløbet til Kanalen. Vrag fjernet.**

(B. a. Z. Nr. 202/2628. 's-Gravenhage 1939.)  
Vraget, der laa sunket paa c. 51° 58',<sub>6</sub> N. 4° 07',<sub>2</sub> E., er fjernet og det udlagte Vragmærkeskib inddraget.  
(E. f. S. Nr. 35/2601 1939.)

**2701. (T). Belgien. Oplysning om Lodstjeneste.**

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 31. August 1939.)  
Paa Grund af den internationale Situation er den *belgiske* Lodstjeneste ordnet paa følgende Maade for Skibe, bestemte til en *belgisk* Havn ved *Schelde* (*Antwerpen, Gent* og nærliggende Havne) samt for Skibe, der vil anløbe *Vlissingen* for Ordre eller Bunkers:

**A. *Wielingen* Farvand:**

- a) Et Lodsfartøj krydser mellem *Wandelaar* Fyrskib og *den engelske Kanal*.
- b) Et Lodsfartøj er stationeret mellem Fyrskibene *Wandelaar* og *West Hinder*.
- c) Et Lodsfartøj er stationeret i Nærheden af *Wandelaar* Fyrskib. (Sidstnævnte Lodsfartøj afgiver tillige Lodser for Havnene *Zeebrugge* og *Ostende*).
- d) Udgaende Skibe sætter Lodsen fra Borde ved Lodsfartøjet i Nærheden af *Wandelaar* Fyrskib (c).

**B. *Oostgat* og *Deurloo* Farvand:**

Et Lodsfartøj er stationeret tæt udenfor *Middensteenbank* Tønden.  
Udgaende Skibe sætter Lodsen fra Borde ved et Lodsfartøj mellem *Oostgat* Ydertønde og *Middensteenbank* Tønde.

(Se Tillæg.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.****2702. England S.-Kyst. Isle of Wight. Lodstvang.**

(Det danske Gesandtskab i London.)  
Der er indført Lodstvang for Skibe, der besejler Farvandene omkring *Isle of Wight*.

**2703. England S.-Kyst. Spithead. Undervandshindringer. Vagtskibe udlagt. Oplysning om Signaler.**

(N. t. M. Nr. 1885. London 1939.)

E. f. S. Nr. 38/2655 1939 annulleres og erstattes med:

Som Afmærkning for Gennemsejlingsaabningen i Spærringen mellem *Horse Sand Fort* (c. 50° 45' N. 1° 04' W.) og *Nomans Land Fort* (c. 50° 44' N. 1° 06' W.) er udlagt Vagtskibe, der viser samme Signaler som Vragmærkeskibe.

Skibe, der passerer gennem Aabningen i samme Retning som Tidevandsstrømmen har Vejretten overfor Skibe, der sejler imod Tidevandsstrømmen.

Foruden de førnævnte Signaler viser Vagtskibene følgende Strømsignaler:

Om Dagen, naar Strømmen er SE.-gaaende, en rød Ballon over en hvid Diamant og om Natten en rød Lanterne over en hvid Lanterne.

Om Dagen, naar Strømmen er NW.-gaaende, en hvid Diamant over en rød Ballon og om Natten en hvid Lanterne over en rød Lanterne.

A d v a r s e l: Al Sejlads, saavel for indgaaende som for udgaaende, skal foregaa imellem de to Vagtskibe.

(E. f. S. Nr. 50/3582 1938.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

- 1930  
36/2621 Bekendtgørelse for Søfarende fra det kongelige danske Marineministerium. Forsigtighed tilraades ved Besejlingen af danske Kystfarvande.  
37/2622 Bekendtgørelse for Søfarende fra det kongelige danske Marineministerium. Sundet. København. Søminer udlagt.  
38/2680 Advarsel mod drivende Miner.  
39/2682 Bekendtgørelse for Søfarende fra det kongelige danske Marineministerium. Sejlads paa Københavns Red og til og fra Københavns Havn. Lettelser for lokale Smaafartøjer.

### I. Østersøen.

- 1939  
1/2 Østersøen. Adlergrund Fyrskib N. Vrag „Katharina Peppa“. Vrag afmærket.  
1/14 Tyskland. Stolpe Banke S. Vrag „San Matteo“. Vraglystøndes Plads.  
7/486 Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Fyr midlertidig forandret. Oplysning om Kabler.  
9/645 Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE. Oplysning om Vrag.  
14/1023 Danmark. Bornholm. Hasle Havn midlertidig lukket. Havnefyr midlertidig slukket.  
27/1976 Finland. Bottniske Bugt. Oulu-Ulkokrunni. Nye Fyr tændes.  
29/2113 Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn. Dybde i Indsejlingen aftaget.  
29/2114 Danmark. Fakse Bugt. Bogestrom Lys- og Fløjtetønde E. Vrag.  
29/2126 Estland. Finske Bugt. Tallinn Anduvning. Skydeøvelser. Advarsel.  
30/2200 Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna. Fartbestemmelser.  
30/2204 Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib midlertidig ombyttet.  
30/2208 Finland. Finske Bugt. Jussarö—Utö. Midlertidige Fyr tændes. Advarsel.  
31/2264 Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Midlertidig Fyrbelysning.  
32/2329 Finland. Finske Bugt. Someri Fyr midlertidig forandret.  
33/2412 Sverige. Bottniske Bugt. Holmögdadd Fyr elektrificeres. Taagesignal forandres.  
33/2413 Sverige. Bottniske Bugt. Holmögdadd Fyr. Radiofyr oprettes.  
34/2494 Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib midlertidig ombyttet.  
34/2497 Tyskland. Adlergrund Fyrskib S. Lystønde midlertidig udlagt.  
35/2576 Sverige E.-Kyst. Ölandsrev Fyrskib midlertidig ombyttet.  
35/2582 Finland. Finske Bugt. Hogland. Radiofyr oprettes. Taagesignal forandres.  
35/2583 Finland. Finske Bugt. Someri. Radiofyr oprettes.  
38/2623 Sverige S.-Kyst. Smygehuk SSW. Vrag.  
38/2624 Tyskland. Pillau. Undervandshindringer. Advarsel.  
38/2625 Tyskland. Danzig Bugt. Farezone. Advarsel.  
38/2626 Tyskland. Swinemünde. Undervandshindringer. Undervandssignal ude af Virksomhed. Advarsel.  
38/2627 Tyskland. Kielerfjord. Undervandshindringer. Advarsel.

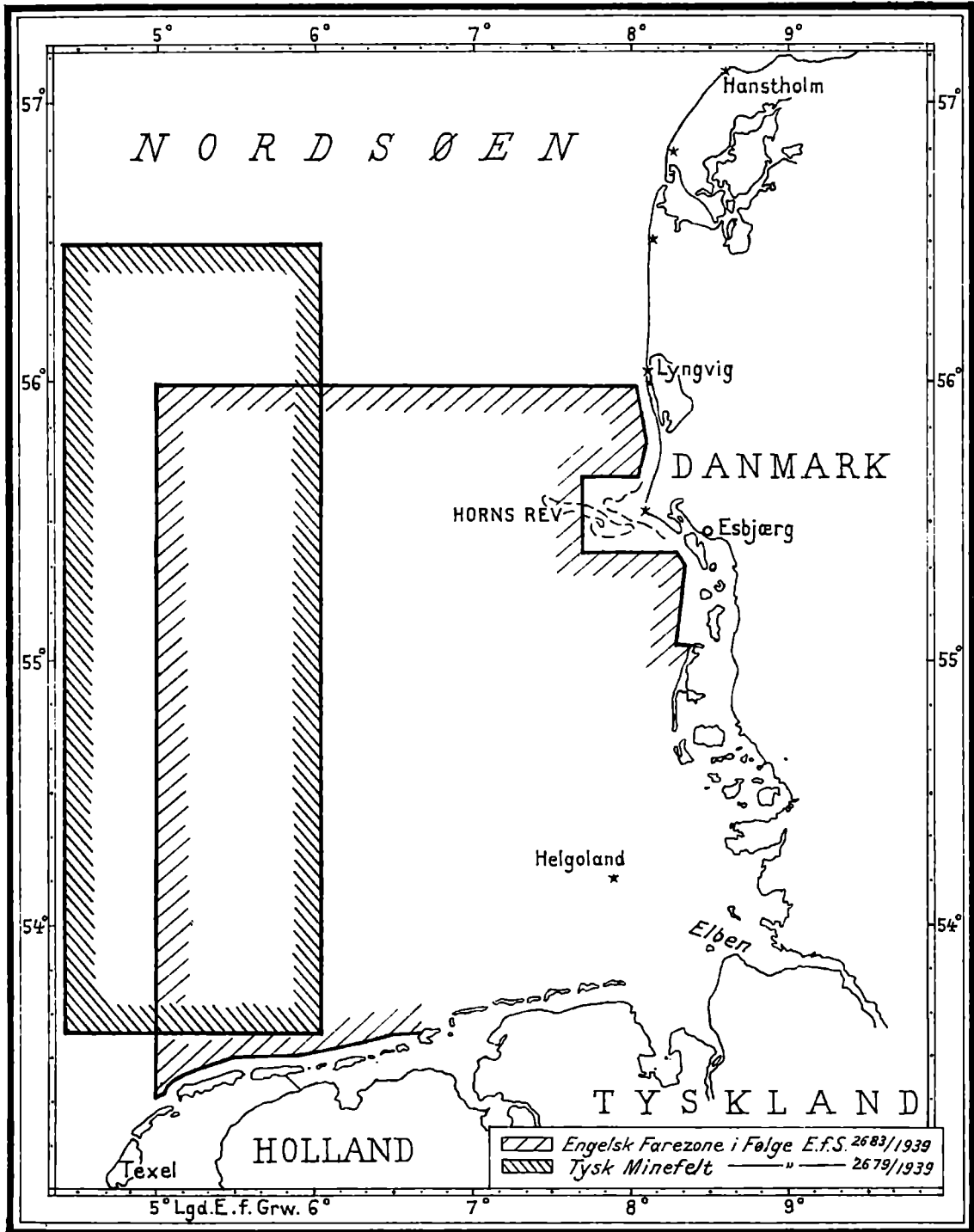


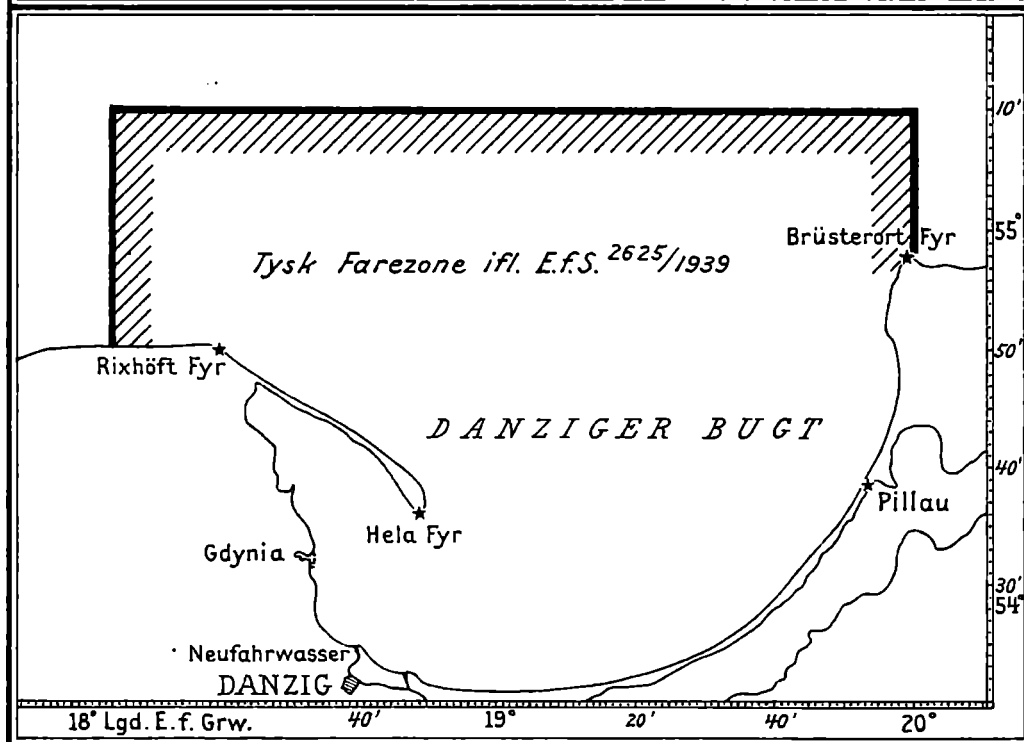
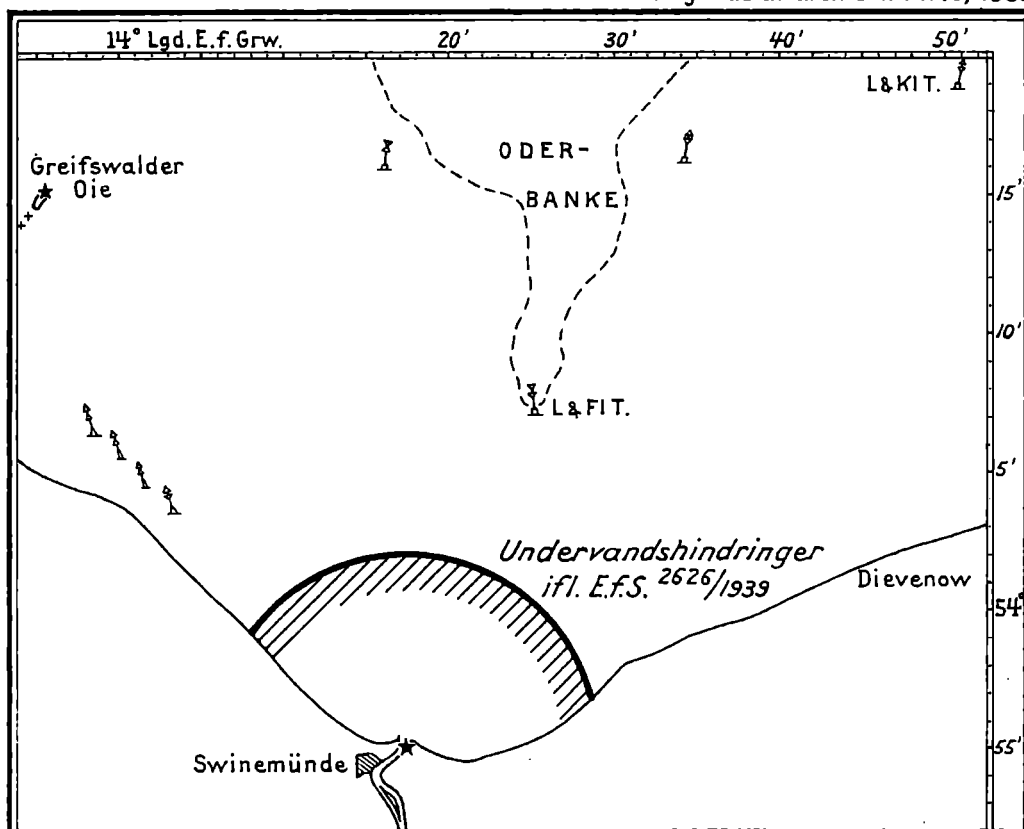
## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

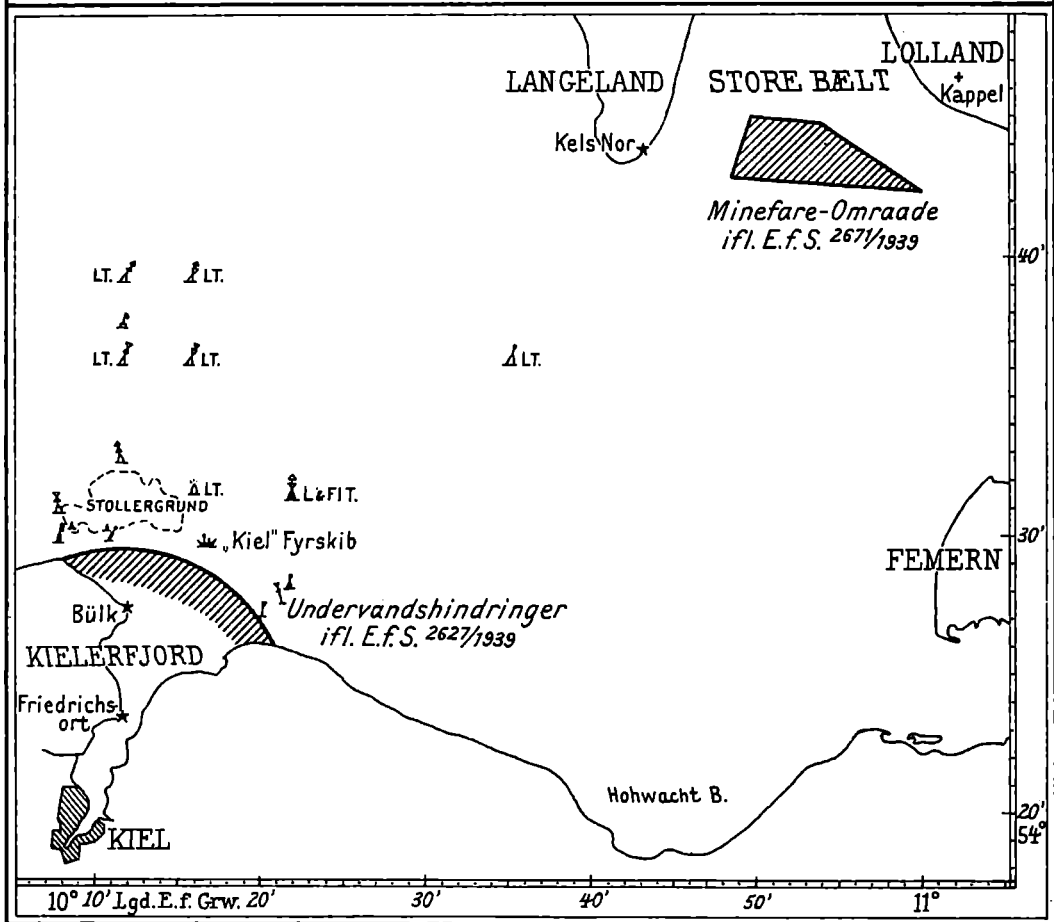
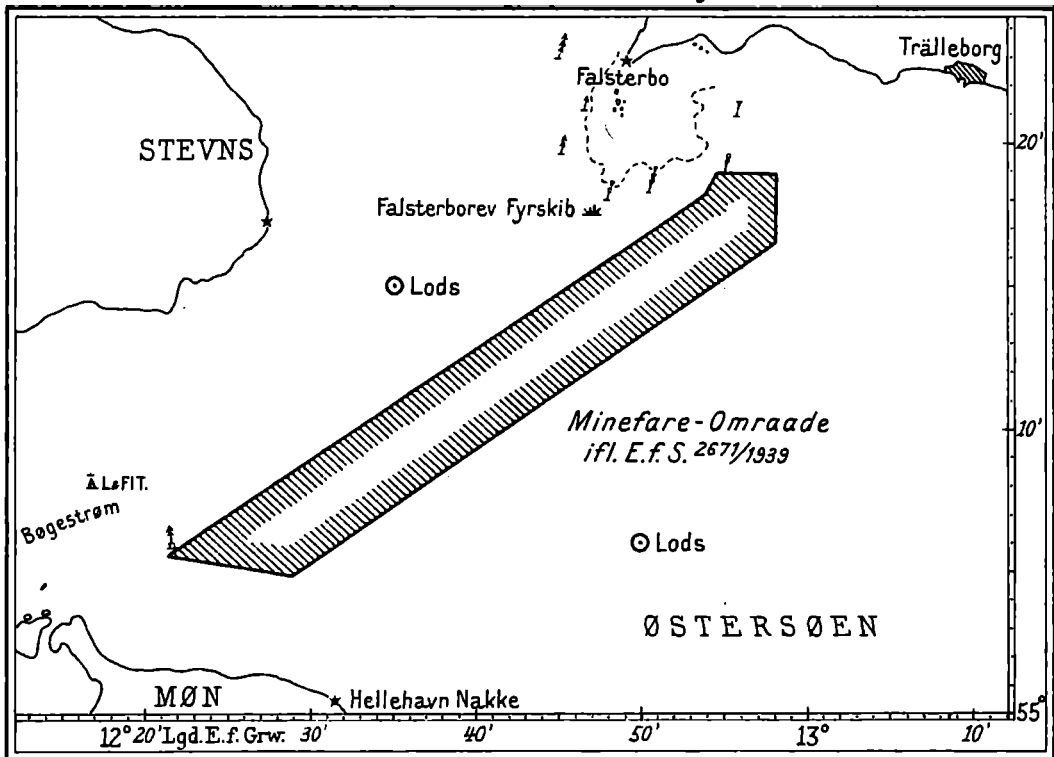
- 1939
- 1/19 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.
- 1/20 Danmark. Sundet. Drogden. Vrag „Artemis“.
- 1/21 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Mosedø Batteri. Signal for Skydning.
- 1/22 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
- 1/23 Danmark. Sundet. Kalveboderne. Koge Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.
- 1/25 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.
- 1/26 Sverige. Sundet. Skanör Havn. Sømærker midlertidig inddraget.
- 1/28 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masedø Fort.
- 1/30 Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.
- 1/33 Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.
- 1/34 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnebygningsarbejder. Advarsel.
- 1/35 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.
- 1/36 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
- 1/37 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
- 1/38 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Oplysning om Fyrbelysning.
- 11/789 Sverige. Sundet. Ven. Nyt Fyr tændes. Taagesignal oprettes.
- 11/790 Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr forandres. Taagesignal forandres.
- 26/1904 Danmark. Sundet. Stubben. Kloaktaarn opføres.
- 27/1981 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Opmudringsarbejder. Lystønde og Tønde midlertidig flyttet.
- 27/2038 ) Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom gravede Rende. Tilsanding. Afmærkning  
30/2219 ) midlertidig flyttet.
- 28/2067 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing—Navers Grund. Oprensning af Sejløb. Advarsel.
- 29/2128 Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib ombyttes midlertidigt.
- 30/2220 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.
- 31/2271 Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.
- 32/2332 Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr formærkes delvis.
- 33/2423 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Middelgrundts Fort. Kongelundsatteri. Skydeøvelser. Advarsel.
- 33/2424 Danmark. Sundet. Koge Bugt m.v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
- 33/2426 Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Dækmole forlænges. Advarsel.
- 33/2487 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsvund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
- 35/2585 Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidigt.
- 35/2589 Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg. Passage af Christian X's Bro. Advarsel.
- 38/2636 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
- 40/2693 Sundet S-lige Del. Falsterborev Fyrskib NNW. Vrag.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1939
- 1/39 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
- 1/40 Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Puller. Advarsel.
- 1/42 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.
- 8/630 Danmark. Limfjorden. Den uddybede Rende over Logstør Grunde. Tilsanding.
- 10/724 Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn udvides. Advarsel.
- 12/944 ) Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejde. Advarsel.  
18/1392 )
- 16/1172 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
- 17/1247 Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.
- 17/1314 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Oplysning om Fyr.
- 20/1553 Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn. Oplysning om Dybde.
- 23/1784 Danmark. Kattegat. Læsø N.-Kyst. Østerby Havn. Dækmole under Bygning. Advarsel.
- 24/1801 Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib midlertidig ombyttet.
- 26/1908 Sverige. Kattegat. Nidingen Fyr. Taagesignal forandres.
- 27/1984 Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Oplysning om Dybde.
- 27/2040 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
- 28/2112 Danmark. Limfjorden. Salling Sund. Glyngøre Vinkelfyr NW. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
- 34/2503 Danmark. Isefjord. Isefjordværkets Havn. Fyr tændes.
- 34/2506 Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Fyrbelysning forandres.
- 35/2599 Sverige. Skagerrak. Väderöerne. Nyt Fyr tændes.
- 38/2639 Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Brobygningsarbejder påbegyndes.
- 40/2696 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde på Puller.
- 40/2697 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.







## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1930  
 1/64 *Belgien. Wandelaar* Fyrskib E. Vrag „*Nippon*“.  
 1/56 *England. Kay Sand Channel.* Færligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 6/425 *Skotland. Firth of Forth.* Forbudt Omraade.  
 7/603  
 10/736  
 15/1099 } *Skotland. Firth of Forth.* Oplysning om Undervandshindringer. Lystønder flyttes. Vagt-  
 17/1316 } skibe udlægges. Advarsel. Midlertidig Afmærkning.  
 25/1859 }  
 32/2351 }  
 38/2654 }  
 8/576 *Nordsoen. Humber* Fyrskib E. t. N. Vrag „*Katina Bulgaris*“.  
 9/655 *Tyskland. Borkum N.* Vrag „*Wiborg II*“ afmærket.  
 15/1100 *Skotland. Bass Rock.* Fyrs Lysevne formindskes midlertidigt.  
 30/2233 *England. Harwich.* Undervandshindringer udlagt og afmærket med Lystønder.  
 31/2286 *Holland. Nieuwediep.* Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
 33/2443 *Skotland. Firth of Forth. Rosyth.* Uddybningsarbejder. Advarsel.  
 34/2516 *Skotland. Firth of Forth.* Forbudt Ankringsomraade.  
 34/2574 *England. Harwich.* Ledefyr slukkes midlertidig.  
 38/2652 *Tyskland. Elben.* Lodstvang.  
 40/2698 *Danmark. Horns Rev. Graadyb. Soren Bovbjergs Dyb.* Oplysning om Fyrskibe og Af-  
 mærkning.

## Island og Færøerne.

- 1930  
 1/59 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki* Grund fundet.  
 1/80 *Island NW.-Kyst. Ieafjardardjúp* E.-lige Del. *Borgarey N.* Oplysning om Skær.  
 26/1920 *Island N.-Kyst. Strandabrekar* NE. Grund.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1930  
 1/64 *Danmark.* Centralsteder for „Efterretninger for Sofarende“.  
 1/65 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
 1/66 *Danmark.* Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.  
 1/67 } *Danmark. Danske Farvande.* Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af  
 6/463 } særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. *Færøerne.* Vejrmeldinger  
 pr. Radiotelefon.  
 1/68 *Danmark.* Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte  
 Isberetninger.  
 1/69 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af  
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/70 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
 1/71 *Danmark.* Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.  
 1/72 *Danmark.* Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske*  
 Farvande.  
 1/74 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/76 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.  
 2/156 Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i *udenlandske* Farvande.  
 2/157 *Britiske Øer og Nordsoen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
 2/158 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.  
 3/233 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelser  
 i *danske* Farvande.  
 6/464 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.  
 12/941 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.* Ispatrouilletjenesten genoptaget.  
 12/946 *Danmark.* Nødmeldinger fra Skibe.  
 17/1313 *Sverige.* Midlertidig Udvidelse af Sendetider for visse Radiofyre.  
 23/1777 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt.* Ispatrouille.  
 26/1964 } *Spanien.* Oplysning om Sejlads paa *spanske* Havne.  
 28/2110 }  
 33/2484 } *Spanien E.-Kyst.* Minefare. Advarsel.  
 34/2572 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.*  
 35/2620 *Danmark.* Fælles Radio-Kaldesignal for *danske* Skibe.  
 38/2689 *Danmark.* Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Be-  
 vægelser og Ladninger.  
 38/2670 *Danmark.* Midlertidig Indskrænkning af Radiotelegrafi.  
 38/2671 *Sundet S.-lige Indgang. Store-Bælt S.-lige Indgang.* Minespæringer udlagt. Advarsel.  
 38/2672 *England.* Oplysninger om Fyr og Afmærkning samt Anvendelse af Radiotelegraf. Advarsel.

- 38/2673 *England.* Særlige midlertidige Bestemmelser om Skibes Lanterneføring.  
 38/2674 } *England.* Strædet ved *Dover.* *Firth of Forth.* *Helgoland Bugt.* Minefare. Advarsel.  
 39/2683 }  
 38/2675 *Frankrig.* *Middelhavet.* Adgang til territoriale Farvande forbudt.  
 38/2676 *Frankrig* og *Algier.* Kyststationer midlertidig lukket.  
 38/2677 *Marokko.* *Middelhavet.* Adgang til territoriale Farvande forbudt.  
 38/2678 *Tyskland.* Advarsel mod at stole paa Fyr og Sømærker.  
 38/2679 *Tyskland.* *Nordsøen.* Minefare. Advarsel.  
 40/2705 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende *danske* Undersaatters Forhold overfor krigsførende  
 Magters Regeringsskibe.  
 40/2706 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe.  
 40/2713 *Østersøen.* Undervandshindringer. Advarsel.  
 40/2714 *Østersøen.* *Lille-Bælt* S.-lige Indgang. Spærrecomraade. Advarsel.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav:

2704. Sicilien. Tyrenske Hav. Punta Mazzone. Fyr nedlagt.

(A. a. N. Nr. 32/5. Genua 1939.)

Punta Mazzone Fyr paa c. 38° 16' N. 15° 39' E., c. 0,5 Sm WNW. for *Capo Peloro* Fyr, er nedlagt.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2705. Danmark. Bekendtgørelse angaaende danske Undersaatters Forhold overfor krigsførende Magters Regeringsskibe.

Marineministeriet har under 2. September d. A. udstedt nedennævnte Bekendtgørelse:

Under Straf efter Lov Nr. 149 af 2. August 1914, hvorved det forbydes fra *dansk* Territorium at understøtte krigsførende Magter, forbydes det herved *danske* Undersaatter i nogensomhelst Egenskab at tage Tjeneste i de krigsførende Magters Regeringsskibe, derunder indbefattet at lodse deres Krigs- eller Transportskibe eller udenfor Tilfælde af Søfare at yde dem Hjælp til Sejladsen.

Dog skal *danske* statsautoriserede Lodser indenfor deres respektive Lodsningsområde i *dansk* territorielt Farvand lodse de krigsførende Magters Krigsskibe i Overensstemmelse med de Regler, der i Medfør af Kgl. Anordning Nr. 209 af 31. Maj 1938 angaaende visse Neutralitetsbestemmelser udstedes for Lodsning af saadanne Skibe.

Under saadan Lodsning vil *danske* Sundheds-, Lodsnings-, Told-, Trafik-, Havne- og Politibestemmelser være at iagttage og overholde.

Bekendtgørelse Nr. 169 af 11. August 1914 angaaende *danske* Undersaatters Forhold overfor krigsførende Magters Regeringsskibe ophæves.

2706. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 3. September d. A. udstedt nedennævnte Bekendtgørelse:

I Medfør af Lov Nr. 180 af 29. April 1938 om Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Indenrigsministeriet og Marineministeriet følgende:

## § 1.

Naar der af de militære Myndigheder gives særlig Ordre om *Mørklægning* eller erklæres *Luftværnsstilstand* eller gives Ordre om *Mobilisering* skal der i ethvert Skib og Fartøj — *dansk* saavel som fremmed — i *dansk* Havn eller i *dansk* territorielt Farvand ufortøvet iværksættes følgende:

- a. Med de Undtagelser, der følger af Punkt c. og d. nedenfor, skal alle udvendige Lys slukkes, og alle indenbords Lys slukkes eller blændes, eller alle Aabninger tildækkes, saaledes at intet Lys er synligt udefra eller fra Luften; Døre eller Indgange, der munder ud direkte til Dækket, maa om nødvendigt forsynes med Lyssluser eller indvendigt Sejldugsdække.
- b. Der skal træffes fornødne Foranstaltninger til at undgaa Gnister og Lysskær fra Skorstene og Udstødsrør.
- c. Navigationslys skal slukkes; dog kan Sidelanterner og Ankerlanterner føres i Overensstemmelse med nedenstaaende Regler:
  1. Sidelanterner neddæmpes til Synsvidde c. 1 Sømil ved Paasætning af sort Papir eller lignende paa de to øverste Trediedele af Forsatsglasset og ved Paasmøring af Lanterneglasset udvendig med den til Forsatsglassets Farve svarende Lakfarve, der ved Lanterner med elektrisk Belysning fra 50 til 25 Normallys paasmøres 2 Gange og ved alle øvrige Lanterner paasmøres 1 Gang.

2. Ankerlanterner neddæmpes til Synsvide ca.  $\frac{1}{2}$  Sømil ved 2 Gange Paasmøring af sort Lakfarve paa Lanterneglassets øverste Halvdel og af blaa Lakfarve paa Lanterneglassets nederste Halvdel; saaledes neddæmpede Ankerlanterner maa kun vises, naar det er nødvendigt for at undgaa Paasejling.
- d. Lys, der anvendes under Lastnings- eller Losningsarbejde, skal indskrænkes og neddæmpes mest muligt og skal skærmes opefter og mod Siderne, saaledes at Lyset ikke er direkte synligt fra Luften; Lysene skal være indrettet til hurtigt at kunne slukkes.
- e. Udsendelserne fra de *danske* Radiofonistationer skal uafbrudt aflyttes.
- f. Under Sejlads skal Skibet gaa med stærkt reduceret Fart og navigere med Forsigtighed under Hensyntagen til de foreliggende Omstændigheder og Forhold.

## § 2.

Naar der af de militære Myndigheder gives Ordre om *Flyvervarsling* gælder for ethvert Skib — *dansk* saavel som fremmed — der i *dansk* Havn eller ved Ud- eller Indpassage af *dansk* Havn befinder sig indenfor det Omraade, Flyvervarslingen omfatter, følgende Bestemmelser:

- a. Alt Lys om Bord, som kan ses udefra og fra Luften, herunder ogsaa Navigationslysene, skal uopholdelig slukkes og forblive slukket, saalænge Flyvervarslingen varer.
- b. Skibet skal, saa hurtigt Omstændighederne tillader det, opankres og forblive opankret, saalænge Flyvervarslingen varer.
- c. Enhver mulig Foranstaltning til Undgaaelse af Gnister og Lysskær fra Skorstene og Udstødsrør skal træffes.
- d. Udsendelserne fra de *danske* Radiofonistationer skal uafbrudt aflyttes.

## § 3.

Meddelelse om Mobilisering, Luftværnstilstand eller Mørklægning udsendes over de *danske* Radiofonistationer (*København* og *Kalundborg*) eller bekendtgøres til Skibe i Havn af Havnemyndighederne eller ved særlige Signaler.

Meddelelse om Flyvervarsling og Afvarsling gives normalt af Politiet og Havnemyndighederne (direkte eller ved Sirener).

Den paagældende Tilstand vedvarer, til de militære Myndigheder træffer Bestemmelse om dens Ophør, hvorom Meddelelse udsendes paa samme Maade som foran anført.

## § 4.

Under Mobilisering, Luftværnstilstand og Mørklægning kan der af vedkommende Politimester (i *København* Politidirektøren) dispenseres fra de i § 1 nævnte Regler, naar den eventuelle Dispensation sker i Overensstemmelse med de i de militære Mørklægningsbestemmelser derom givne Regler.

## § 5.

Ansaret for Gennemførelse af de i denne Bekendtgørelse givne Regler paahviler Skibets Fører.

Undladelse af at efterkomme de givne Paabud straffes efter Bestemmelserne i § 13 i Lov Nr. 180 af 29. April 1938.

## § 6.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

### 2707. Danmark. Bekendtgørelse om ekstraordinært Radiomateriel i Skibe.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 2. September d. A. udstedt nedennævnte Bekendtgørelse:

I Medfør af Bestemmelserne i § 6, jfr. § 4 i Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart herved efter Samraad med Ministeriet for offentlige Arbejder nedenstaaende særlige Bestemmelser angaaende Radiomateriel i Skibe:



## § 1.

Udover de i Bekendtgørelse Nr. 10 af 21. Januar 1936 om Radioanlæg og Radio-tjeneste i Skibe til Betyggelse af Sikkerheden paa Søen fastsatte Regler for Radioanlæg i Skibe gælder følgende Bestemmelser:

a) Ethvert Skib af 20 Tons Brutto eller derover — Fiskefartøjer dog undtaget — i Fart i *Nord-* og *Østersøen* og mellemliggende Farvande skal være udstyret med en Radiomodtager, der under normale Forhold er i Stand til med Højttalerstyrke at gengive Udsendelser fra de *danske* Radiofonistationer (*København* og *Kabundborg*).

b) Ethvert Skib i Fart udenfor det under a) nævnte Omraade skal være udstyret med en Radiomodtager, der under normale Forhold er i Stand til at gengive Udsendelse fra *Danmarks* Kortbølgesender.

## § 2.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart kan under Hensyn til de for det enkelte Skib eventuelt foreliggende særlige Omstændigheder gøre Afvigelser saavel i skærpende som i lempende Retning fra de i § 1 indeholdte Bestemmelser.

## § 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

## 2708. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sikkerhedsforanstaltninger i Skibe.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 3. September d. A. udstedt en Bekendtgørelse angaaende Sikkerhedsforanstaltninger i Skibe vedrørende Redningsmateriellet.

## Tillæg.

## Danmark.

## 2709. København—Rødbyhavn. Luftfyrr og Belysning af Hjælpe-landingspladser slukket.

Alle Luftfyrene paa Strækningen *København—Rødbyhavn* samt Belysningsanordningerne paa Hjælpe-landingspladserne ved *Rødbyhavn* og *Fed* er slukket.

Tillige meddeles, at *Carlsberg Obelisk* er slukket.

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

## 2710. Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib ombyttet med Lys- og Fløjtetønde-Lodsstationen flyttet til Trelleborg.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

1. Fyrskibet *Falsterborev* paa c. 55° 17½' N. 12° 47' E. er inddraget og erstattet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>.
2. Lodserne, der har holdt Station i Fyrskibet, er flyttet til *Trelleborg*.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 2711. Danmark. Kattegat. Ombytningen af Æbelø Lystønde udsat.

E. f. S. Nr. 35/2595 1939 annulleres, idet den deri omtalte Ombytning af *Æbelø* Lystønde paa c. 55° 40' N. 10° 10' E. med en Lys- og Fløjtetønde er udsat indtil videre.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 2712. Belgien. West Hinder Fyrskib inddraget.

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 4. September 1939.)  
 Fyrskibet *West Hinder* paa c. 51° 23' N. 2° 26' E. er inddraget.  
 (E. f. S. Nr. 40/2701 1939.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2713. Østersøen. Undervandshindringer. Advarsel.

(Rügen Radio.)

Udenfor *dansk* Territorialfarvand maa der paaregnes at være udlagt Hindringer, som udelukker Fiskeri i et 2 Sm bredt Bælte, der strækker sig fra den *danske* Sø-Territorialgrænse ud paa internationalt Søomraade mellem Meridianerne 10° 05' E. og 12° 05' E.

## 2714. Østersøen. Lille-Bælt S.-lige Indgang. Spærreomraade. Advarsel.

(Rügen Radio.)

I den S.-lige Indgang til *Lille-Bælt* er der mellem den *tyske* Kyst og *Æro* etableret et Spærreomraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a. 54° 51', <sub>0</sub> N. 10° 14', <sub>3</sub> E.	c. 54° 46', <sub>9</sub> N. 10° 04', <sub>0</sub> E.
b. 54° 50', <sub>1</sub> N. 10° 16', <sub>1</sub> E.	d. 54° 48', <sub>7</sub> N. 10° 04', <sub>1</sub> E.

---

 Ekstra Tillæg.

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

## 2715. Sundet S.-lige Del. Falsterborev Fyrskib NNW. Drivende Tommer. Advarsel.

Dækslasten og en stor Del af Rumlasten, bestaaende af Props, fra den *græske* Dampet *Kosti*, der ligger sunket c. 0,6 Sm NNW. for Pladsen for *Falsterborev* Fyrskib, driver ud af Skibet S. efter. Farlig for Sejladsen.

(E. f. S. Nr. 40/2693 1939.)

---

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 12. September 1939.

Nr. 41.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Med dette Nummer følger 3 Kortskitser over Spærringer og Sejlløb.

- a. Kort over Spærreomruadet S. for Lille-Bælt ifølge E. f. S. Nr. 40/2714 1939.
- b. Kort over Sejlløbet langs Jyllands W.-Kyst fra Lyngvig Fyr til Gruudby ifølge E. f. S. Nr. 41/2737 1939.
- c. Kort over Besejlingsforholdene paa Københavns Red ifølge E. f. S. Nr. 37/2622 og 39/2682 1939.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Følgeblad til Kort Nr. 102 over Indsejlingen til Grenaa Havn. Maalestok  
1 : 50 000.

Følgebladet medfølger gratis ved Køb af Kort Nr. 102.

## I. Østersøen.

2716. Sverige S.-Kyst. Falsterborev S. Neutralt Løb afmærket.

(U. f. s. Nr. 37/2460. Stockholm 1939.)

S. for Falsterborev er paa svensk Sø-Territorium afmærket et neutralt Løb, som følger:

Følgende Sømærker er udlagt:

- a. En rød Stage med 1 Ballon mellem 2 Koste paa  $55^{\circ} 18',_{66}$  N.  $12^{\circ} 47',_{68}$  E.
- b. En Stage paa  $55^{\circ} 18',_{64}$  N.  $12^{\circ} 48',_{55}$  E.
- c. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 18',_{72}$  N.  $12^{\circ} 48',_{50}$  E.
- d. En Stage paa  $55^{\circ} 18',_{64}$  N.  $12^{\circ} 48',_{82}$  E.
- e. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 18',_{72}$  N.  $12^{\circ} 48',_{85}$  E.
- f. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 19',_{05}$  N.  $12^{\circ} 50',_{77}$  E.
- g. En rød Stage med 2 opadvendte Koste paa  $55^{\circ} 19',_{19}$  N.  $12^{\circ} 51',_{10}$  E.
- h. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 19',_{53}$  N.  $12^{\circ} 52',_{36}$  E.
- i. En Stage paa  $55^{\circ} 19',_{69}$  N.  $12^{\circ} 52',_{05}$  E.

- j. En Stage paa  $55^{\circ} 20',_{06}$  N.  $12^{\circ} 53',_{00}$  E.  
 k. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 20',_{10}$  N.  $12^{\circ} 52',_{87}$  E.  
 l. En Stage paa  $55^{\circ} 20',_{17}$  N.  $12^{\circ} 53',_{50}$  E.  
 m. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 20',_{20}$  N.  $12^{\circ} 52',_{95}$  E.  
 n. En rød Stage med 2 opadvendte Koste paa  $55^{\circ} 20',_{31}$  N.  $12^{\circ} 53',_{10}$  E.  
 o. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 20',_{50}$  N.  $12^{\circ} 53',_{65}$  E.  
 p. En sort Stage med 2 Balloner paa  $55^{\circ} 21',_{05}$  N.  $12^{\circ} 58',_{05}$  E., NW. for en 5,5 m Grund.  
 q. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 19',_{34}$  N.  $13^{\circ} 09',_{84}$  E.  
 (Kort Nr. 132, 130, 187 og 188.)

**2717. Sverige S.-Kyst. Smygehuk SSW. Vrag afmærket.**

(U. f. s. Nr. 36/2415. Stockholm 1939.)

Vraget, der ligger sunket paa c.  $55^{\circ} 17',_{9}$  N.  $13^{\circ} 18',_{4}$  E., er afmærket med en Vraglystønde, som viser grønt Et-Blink, og en Vragprik med 1 grønt Flag, der er udlagt SSW. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 38/2623 1939.)

**2718. Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Midlertidig Fyrbelysning.**

(U. f. s. Nr. 36/2414. Stockholm 1939.)

1. NNW. for *Kalmar Tredingsgrund* er paa  $56^{\circ} 39',_{52}$  N.  $16^{\circ} 24',_{08}$  E. midlertidig udlagt en sortmalet Lystønde, der viser hvidt Hurtigblink, 90 Blink pr. Min.

2. Paa *Norra Midsundsgrundet* Varde er paa  $56^{\circ} 39',_{41}$  N.  $16^{\circ} 24',_{80}$  E. midlertidig tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,1<sup>s</sup>, Mørke 3,4<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 4,5 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra c.  $260^{\circ}$  til c.  $125^{\circ}$ . Ovenstaaende midlertidige Fyrbelysning vil blive holdt tændt til omkring

1. Maj 1940.

(E. f. S. Nr. 31/2264 1939.)

**2719. Sverige E.-Kyst. Sävösund. Fyr flyttet og forandret.**

(U. f. s. Nr. 36/2413. Stockholm 1939.)

*Sävösund* Fyr paa  $58^{\circ} 45',_{98}$  N.  $17^{\circ} 28',_{78}$  E. paa *Sävö* S.-lige Pynt ved *Sävösund* er flyttet fra Løbets N.-lige til dets S.-lige Side paa  $58^{\circ} 45',_{93}$  N.  $17^{\circ} 28',_{65}$  E. paa N.-Siden af *Långön*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 3,3 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra $93^{\circ}$ til $102^{\circ}$ .           | 5. Rødt i Pejl. fra $247^{\circ}$ til $253^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $102^{\circ}$ - $109^{\circ}$ .                  | 6. Grønt i — - $253^{\circ}$ - $272^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - $109^{\circ}$ - $147^{\circ}$ .                   | 7. Hvidt i — - $272^{\circ}$ - $275^{\circ}$ .        |
| 4. Hvidt, uforst. i Pejl. fra $147^{\circ}$ til $247^{\circ}$ . | 8. Rødt i — - $275^{\circ}$ - c. $296^{\circ}$ .      |

**2720. (P). Sverige. Bottnisko Bugt. Finngrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 36/2411. Stockholm 1939.)

Omkring den 20. September ombyttes *Finngrundet* Fyrskib paa c.  $61^{\circ} 04'$  N.  $18^{\circ} 40'$  E. midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Reservefyrskibet viser samme Fyrkarakter og afgiver samme Taagesignaler som Hovedfyrskibet, men er ikke forsynet med Luftmembran, Undervandsmembran og Radiofyr.

**2721. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Nye Ledemærker.**

(U. f. s. Nr. 24/783. Helsingfors 1939.)

Nedennævnte nye Ledemærker er oprettet:

- a. *Pulteri övre* paa  $60^{\circ} 27' 17''$  N.  $27^{\circ} 33' 45''$  E. En hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten.  
 b. *Pulteri nedre* paa  $60^{\circ} 27' 20''$  N.  $27^{\circ} 34' 39''$  E. En hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten staaende paa en stor Sten.  
 Ledemærkerne er overet i Pejling c.  $263^{\circ}$ .  
 (Kort Nr. 184.)

**2722. Finland. Finske Bugt. Pitkääpaasi. Nyt Ledemærke.**

(U. f. s. Nr. 24/785. Helsingfors 1939.)

Et nyt Ledemærke *Lakari*, bestaaende af en paa et Bjerg malet hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten er oprettet paa  $60^{\circ} 28' 38''$  N.  $27^{\circ} 40' 14''$  E.

Det nye Ledemærke er overet med *Lapenluoto* Ledemærke paa  $60^{\circ} 27' 49''$  N.  $27^{\circ} 37' 55''$  E. i Pejling c.  $55^{\circ}$ .

**2723. Finland. Finske Bugt. Uuras. Baake opført.**

(U. f. s. Nr. 24/784. Helsingfors 1939.)

Paa  $60^{\circ} 34' 12''$  N.  $28^{\circ} 26' 27''$  E. er opført en Baake, *Ruskeapää*, bestaaende af en Jernkonstruktion med en hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten.

Baaken er overet med *Kuninkaansaari* Fyr paa  $60^{\circ} 34' 23''$  N.  $28^{\circ} 26' 46''$  E. i Pejling c.  $33^{\circ}$ .

(Kort Nr. 184.)

**2724. Estland. Finske Bugt. Vergi Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 7/35. Tallinn 1939.)

*Vergi* Fyr paa c.  $59^{\circ} 36',_{05}$  N.  $26^{\circ} 06',_{1}$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra  $85^{\circ}$  til  $167^{\circ}$ . 3. Rødt i Pejl. fra  $267^{\circ}$  til  $356^{\circ}$ .
2. Hvidt i — -  $167^{\circ}$  -  $267^{\circ}$ . 4. Hvidt i — -  $356^{\circ}$  -  $4^{\circ}$ .

Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 183.)

**2725. Estland. Finske Bugt. Ihasalu. Fyrbelysning forandret.**

(N. t. M. Nr. 7/33 og 7/34. Tallinn 1939.)

1. *Ihasalu* hvide og røde Blinkfyr paa c.  $59^{\circ} 32',_{5}$  N.  $25^{\circ} 08',_{8}$  E. er permanent nedlagt.

2. I det nye, hvidmalede Fyrtaarn paa c.  $59^{\circ} 32',_{1}$  N.  $25^{\circ} 08',_{6}$  E., 175 m  $223^{\circ}$  fra (1), er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 7 Sm. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra  $347^{\circ}$  -  $91^{\circ}$ . 6. Hvidt i Pejl. fra  $168^{\circ}$  til  $203^{\circ}$ .
2. Grønt i — -  $91^{\circ}$  -  $102^{\circ}$ . 7. Rødt - — -  $203^{\circ}$  -  $223^{\circ}$ .
3. Hvidt i — -  $102^{\circ}$  -  $118\frac{1}{2}^{\circ}$ . 8. Grønt i — -  $223^{\circ}$  -  $250^{\circ}$ .
4. Rødt i — -  $118\frac{1}{2}^{\circ}$  til  $150^{\circ}$ . 9. Hvidt i — -  $250^{\circ}$  -  $274^{\circ}$ .
5. Grønt i — -  $150^{\circ}$  til  $168^{\circ}$ . 10. Rødt i — -  $274^{\circ}$  -  $299^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 44/3124 1938. Kort Nr. 183.)

**2726. (P). Estland. Finske Bugt. Kopli Havne. Fyr tændes til Forsøg.**

(N. t. M. Nr. 7/36. Tallinn 1939.)

I Lobet af September d. A. tændes nedennævnte Fyr forsøgsvis:

1. Paa Molehovedet paa c.  $59^{\circ} 27',_{3}$  N.  $24^{\circ} 39',_{8}$  E. i *Kopli* Havn Nr. 1 et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink.

2. Paa Molehovedet paa c.  $59^{\circ} 27',_{8}$  N.  $24^{\circ} 38',_{9}$  E. i *Kopli* Havn Nr. 2 et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink.

(Kort Nr. 184 og 182.)

**2727. Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 7/32. Tallinn 1939.)

Fyrskibet *Hiiumadal* paa c.  $59^{\circ} 05',_{5}$  N.  $22^{\circ} 12',_{2}$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 34/2494 1939.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2728. Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 36/2424. Stockholm 1939.)

Fyrskibet *Svinbådan* paa c.  $56^{\circ} 10'$  N.  $12^{\circ} 31'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 29/2128 1939.)

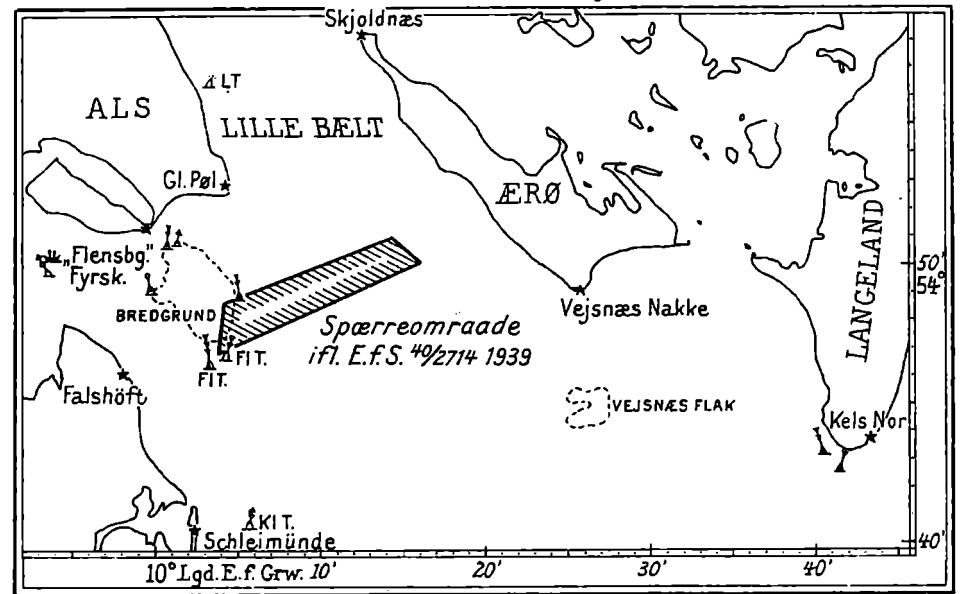
2729. Sverige. Sundet. Flintorenden. Kalkgrundet Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 36/2422. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Kalkgrundet* paa c.  $55^{\circ} 37' N.$   $12^{\circ} 53' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 31/2271 1939.)
2730. (T). Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Midlertidig Afmærkning af Dæk-  
mole.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2426 1939 meddeles, at der paa den N.-ligste  
Pæl af det under Bygning værende Molehoved midlertidig er tændt 2 klare Flagermus-  
lanterner lodret for hinanden.  
c.  $55^{\circ} 16',_1 N.$   $9^{\circ} 53',_6 E.$   
(E. f. S. Nr. 33/2426 1939.)

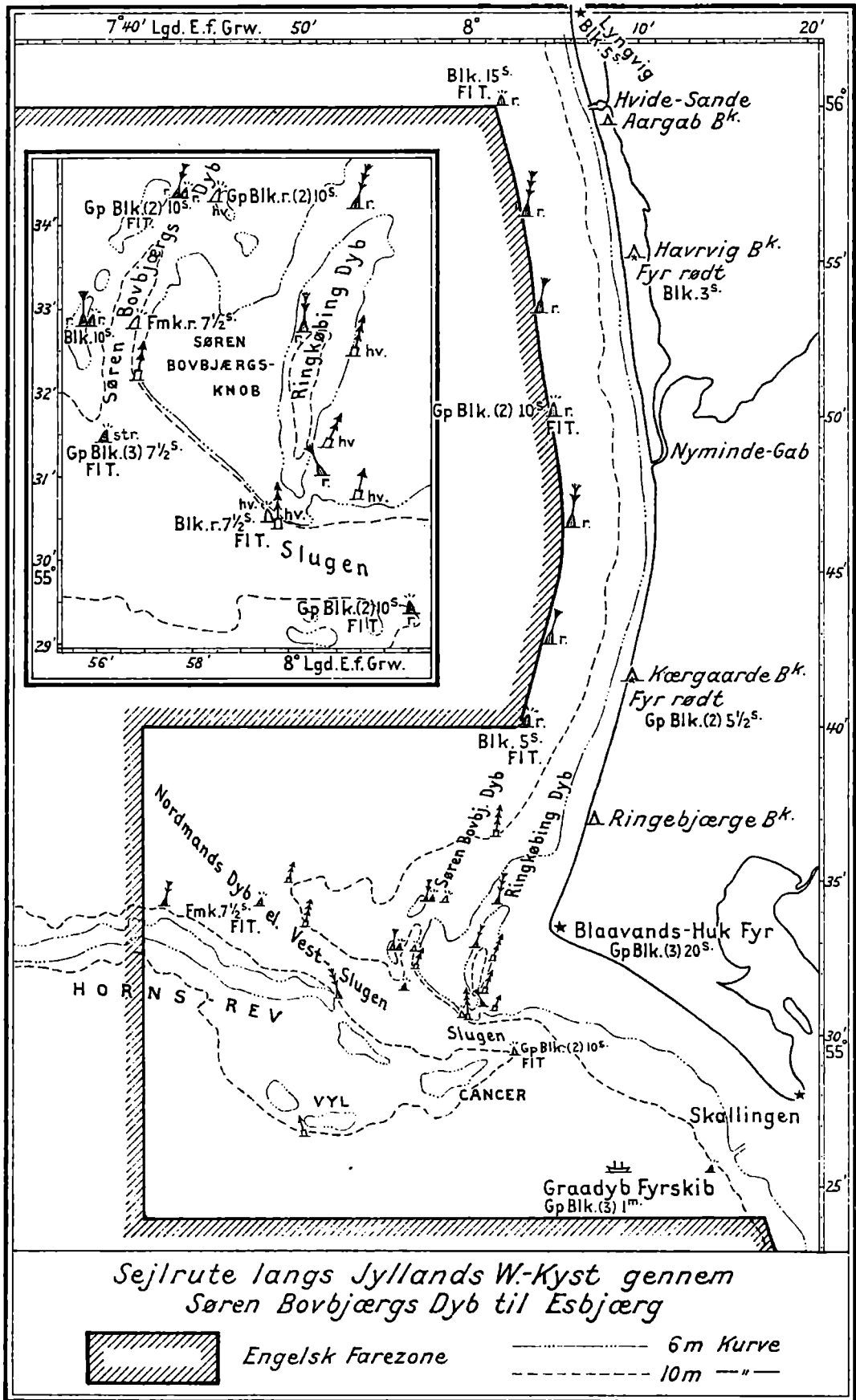
### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2731. Danmark. Kattegat. Kalo Vig. Vrinners Hoved NW. Sømærke inddrages.  
I Løbet af den nærmeste Tid inddrages uden nærmere Meddelelse den røde Stage  
med 1 opadvendt Kost, *Vrinners Hoved*, paa c.  $56^{\circ} 15',_6 N.$   $10^{\circ} 29',_1 E.$  permanent.  
(Kort Nr. 112, 103 og 100 Danske Lods II, Side 182. Søm.-Fort. Side 32, Nr. 16.)
2732. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Pælebroer under Bygning.  
Ved *Limfjordsbroens (Gadebroens)* S.-lige Landpille rammes for Tiden 2 Pæle-  
broer c. 20—25 m E. og W. for Broens S.-ligste Strømfag indtil 30 m fra Bolværkslinien.  
Om Natten afmærkes Yderenden af de to Broer med en klar Lanterne for Enden  
af Broerne.  
Broerne, der indgaar i det nye Anlæg for Fiskesalgsboder, ventes færdige omkring  
1. Decem. d. A.  
c.  $57^{\circ} 03',_2 N.$   $9^{\circ} 55',_3 E.$   
(Kort Nr. 106 og 104. Havnelods, Side 25.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2733. Norge. Rososen. Store Vatsøy Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 21. Oslo 1939.)  
*Store Vatsøy Fyr* paa c.  $60^{\circ} 57',_0 N.$   $4^{\circ} 56',_5 E.$  er forandret og lyser nu, som følger:  
1.—5. Som før. 8. Grønt i Pej. fra  $63^{\circ}$  til  $158^{\circ}$ .  
6. Grønt i Pej. fra  $344^{\circ}$  til  $59^{\circ}$ . 9. Hvidt i — -  $158^{\circ}$  -  $162^{\circ}$ .  
7. Rødt i — -  $59^{\circ}$  -  $63^{\circ}$ . 10. Rødt i — -  $162^{\circ}$  -  $173^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.
2734. Norge. Mjømensund. Jeltholmen. Nyt Fyr tændt.  
(K. f. F. Nr. 21. Oslo 1939.)  
Paa W.-Siden af *Jeltholmen* er paa  $60^{\circ} 56' 04'' N.$   $4^{\circ} 53' 50'' E.$  tændt et Fyr, der  
viser hvidt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde: 7 m. Syns-  
vidde:  $5,5$  Sm. Fyrlanterne paa et lille Træhus. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 4. Juli—2. Juni.
2735. Norge. Skjeljanger. Storskjer Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 21. Oslo 1939.)  
*Storskjer Fyr* paa c.  $60^{\circ} 36',_3 N.$   $4^{\circ} 57',_1 E.$  er forandret og lyser nu, som følger:  
1. Rødt i Pej. fra  $317^{\circ}$  til  $333^{\circ}$ . 3. Hvidt i Pej. fra  $135^{\circ}$  til  $145^{\circ}$ .  
2. Grønt i — -  $333^{\circ}$  -  $135^{\circ}$ . 4. Rødt i — -  $145^{\circ}$  -  $165^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.





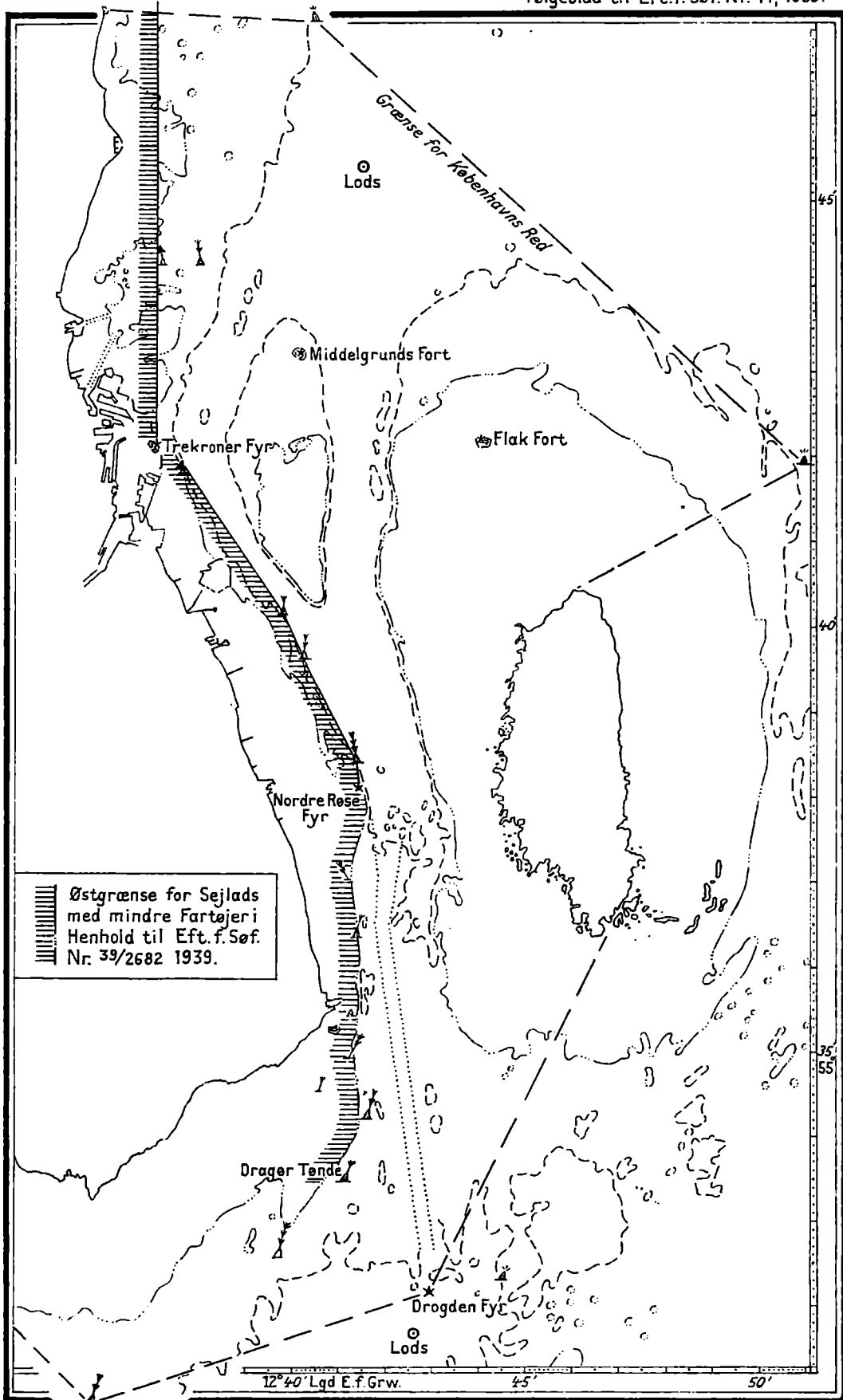
Sejlroute langs Jyllands W.-Kyst gennem Søren Bovbjergs Dyb til Esbjerg



Engelsk Farezone

— 6m Kurve  
 - - - 10m —





**2736. Nordsøen. Galloper Fyrskib W. Drivende Mine.**

(B. a. Z. Nr. 208/2682. 's-Gravenhage 1939.)

Den 6. September 1939. En drivende Mine rapporteres observeret paa c. 51° 46' N. 1° 50' E.

**2737. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Oplysning om afmærket Løb til Graadyb. Graadyb Fyrskib flyttet. Radiofyr oprettes ved Lyngvig Fyr.**I. Det nyetablerede Sejlløb langs *Jyllands W.-Kyst* fra *Lyngvig Fyr* til *Graadyb* er afmærket, som følger:a. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde mærket „A“, og som viser hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink c. 5<sup>s</sup>, Mørke c. 10<sup>s</sup>, paa 56° 00' (00") N. 8° 01' (40") E.b. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde mærket „B“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink c. 1½<sup>s</sup>, Mørke c. 1½<sup>s</sup>, Blink c. 1½<sup>s</sup>, Mørke c. 5½<sup>s</sup>, paa 55° 50' (00") N. 8° 05' (30") E.c. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde mærket „C“, og som viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink c. 2<sup>s</sup>, Mørke c. 3<sup>s</sup>, paa 55° 40' (00") N. 8° 03' (10") E.

d. En rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste (Betegnelse Spidstønde 1) paa 55° 56' (30") N. 8° 03' (20") E.

e. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost (Betegnelse Spidstønde 2) paa 55° 53' (20") N. 8° 04' (35") E.

f. En rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste (Betegnelse Spidstønde 3) paa 55° 46' (30") N. 8° 06' (00") E.

g. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost (Betegnelse Spidstønde 4) paa 55° 42' (45") N. 8° 04' (50") E.

II. Afmærkningen af *Søren Bobbjergs Dyb* er forandret, som følger:a. En hvidmalet Lystønde (Betegnelse *Søren Bobbjergs Knob N.*), der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink c. 1½<sup>s</sup>, Mørke c. 1½<sup>s</sup>, Blink c. 1½<sup>s</sup>, Mørke c. 5½<sup>s</sup>, er udlagt paa W.-Siden af 5,6 m Pullen paa 55° 34' (18") N. 7° 58' (20") E.b. En hvidmalet Lystønde (Betegnelse *Søren Bobbjergs Dyb E.*), der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 7½<sup>s</sup>, Lys c. 5<sup>s</sup>, Mørke c. 2½<sup>s</sup>, er udlagt paa 55° 32' (45") N. 7° 56' (30") E., N. for Sømærket *Søren Bobbjergs Knob W.* (hvid Stumtønde med 2 nedadvendte Koste).c. Lystønden *Søren Bobbjergs Dyb N.* paa 55° 34' (20") N. 7° 57' (45") E. er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde med samme Fyrkarakter.

III. Følgende nye Fyr er etableret:

a. Paa *Havrvig Baake* paa c. 55° 55',<sub>2</sub> N. 8° 09',<sub>7</sub> E. et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink c. ½<sup>s</sup>, Mørke c. 2½<sup>s</sup>.b. Paa *Kærgaarde Baake* paa 55° 41' 35" N. 8° 09' 35" E. et Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink c. ½<sup>s</sup>, Mørke c. ½<sup>s</sup>, Blink c. ½<sup>s</sup>, Mørke c. 3½<sup>s</sup>.IV. *Graadyb* Fyrskib er flyttet til 55° 25' (25") N. 8° 08' (30") E.

Undervandssignalerne fra Fyrskibet er indstillet.

V. I Løbet af den nærmeste Tid oprettes i umiddelbar Nærhed af *Lyngvig Fyr* paa 56° 03' 00" N. 8° 06' 26" E. et Radiofyr, som følger:

Radiofrekvens: 297,5 kc/s (1008 m). Rækkevidde: c. 50 Sm. Tonefrekvens: 1005 c/s.

Signalet er:

Bogstaverne LG 2 Gange efterfulgt af 6 lange Streger med mellemliggende Prikker, hvorefter Bogstaverne LG 1 Gang. Signalets Varighed er c. 50<sup>s</sup>, og gives 2 Gange. Samlet Varighed c. 2<sup>m</sup>, Pause c. 4<sup>m</sup>.Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup> begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 26<sup>m</sup> og 32<sup>m</sup>.A n m. Se medfølgende Kort over Sejlløbet langs *Jyllands W.-Kyst* fra *Lyngvig Fyr* til *Graadyb*.

(E. f. S. Nr. 40/2698 1939. Kort Nr. 93 og 94.)

- 2738. (T). Holland. Stormvarselsstationer ude af Virksomhed.**  
(N. f. S. Nr. 37/3726. Berlin 1939.)  
Nedennævnte Stormvarselsstationer er indtil videre ude af Virksomhed:  
*Kamperduin* paa c. 52° 42' N. 4° 38' E., *Kijkduin (Huisduinen)* paa c. 52° 57' N. 4° 43' E. og *Texel (Eierland)* paa c. 53° 11' N. 4° 51' E.
- 2739. Holland. Zeegat van Vlissingen. Oplysning om Lodstjeneste.**  
(B. a. Z. Nr. 208/2676. 's-Gravenhage 1939.)  
Ud for *Zeegat van Vlissingen* findes nu to Lodsposter, som følger:  
a. I Nærheden af den rødmaalede Lys- og Fløjtetønde *Nr. 2 Wielingen* paa c. 51° 24' N. 3° 22' E.  
b. I Nærheden af den rød- og sortmalede Lys- og Fløjtetønde *Oostgat* paa c. 51° 35' N. 3° 25' E.
- 2740. Holland. Zeegat van Vlissingen. Deurloo lukket for Skibsfart. Afmærkning inddraget.**  
(B. a. Z. Nr. 206/2660 og 207/2665. 's-Gravenhage 1939.)  
*Deurloo* er lukket for Skibsfarten. Afmærkningen er inddraget.  
c. 51° 30' N. 3° 20' E.
- 2741. (T). Belgien. Ostende og Fyrskibet Wandelaar. Radiofyr ude af Virksomhed.**  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 5. September 1939.)  
Radiofyrene *Ostende* paa c. 51° 14 $\frac{1}{4}$ ' N. 2° 55 $\frac{3}{4}$ ' E. og *Wandelaar* Fyrskib paa c. 51° 22',<sub>0</sub> N. 3° 00',<sub>3</sub> E. er indtil videre ude af Virksomhed.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2742. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til og Ændringer i Bekendtgørelse af 10. Marts 1939 angaaende Forbud mod Ankring m. v. i Beskyttelsesomraader for undersøiske Kabler og Ledninger.**  
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 4. September d. A. udstedt nedenstaaende Bekendtgørelse:

### Tillæg Nr. 1.

#### § 1.

I § 4 i Bekendtgørelse Nr. 149 af 10. Marts 1939 angaaende Forbud mod Ankring m. v. i Beskyttelsesomraader for undersøiske Kabler og Ledninger foretages følgende Tilføjelser og Ændringer:

Til Afsnit 3. (*Sundet*) føjes som „f“:

„Telefonkabel mellem *Dragør Fort* og *Drogden Fyr*. Udgangspunkt: Østre Hjørne af *Dragør Fort*; Kablet gaar herfra i lige Linie til *Drogden Fyr*“.

I Afsnit 4. (*Store-Bælt*) foretages følgende Ændringer:

1) Pkt. c. affattes saaledes:

„Telegrafkabler mellem *Sjælland* og *Sprogø*. Udgangspunkt: *Sjælland* i *Revkrogen* paa SW.-Siden af *Halskov*; *Sprogø* S.-Kysten ud for Fyret. Afmærkning: *Sjælland* Kabelbaaker N. for *Lygtebanke*“.

2) Pkt. d. udgaar.

#### § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

(E. f. S. Nr. 12/939, 28/2065 og 29/2132 1939. Danske Lods, Side 47).

- 2743. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse af 3. September 1939 om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.**

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 9. September d. A. udstedt nedennævnte Bekendtgørelse:

I Medfør af § 5 i Lov Nr. 287 af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten udvides det i Bekendtgørelse af 3. September 1939

(E. f. S. Nr. 38/2669 1939) indeholdte Forbud mod offentligt eller privat overfor uvedkommende at give Meddelelse om eller at omtale *danske* Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger herved til ogsaa at omfatte *fremmede* Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

**2744. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Oplysning om Afgift for Passage gennem Knippelsbro.**

Ved Resolution af 31. August 1939 har Ministeriet for offentlige Arbejder med Gyldighed fra den 1. Oktober 1939 i Fartøjstakstens § 18 (ny) fastsat Bestemmelser angaaende Afgiften for Passage gennem *Knippelsbro* med Oplukning af denne Bro, hvad enten vedkommende Skibs Passage har foranlediget Oplukning for dette Skib alene, eller Skibet er passeret igennem Broen sammen med andre Skibe. Denne Afgift er fastsat saaledes:

Skibe under 50 N. R. T. ....	Kr. 2,00 pr. Skib
Skibe paa 50, men under 500 N. R. T. ....	— 3,50 - —
Skibe paa 500 N. R. T. og derover .....	— 5,00 - —

Denne Afgift erlægges dog ikke for Skibspassager gennem *Knippelsbro* i Tiden fra Kl. 1800—Kl. 0600.

Bugserfartøjer har som hidtil Fritagelse for at erlægge *Knippelsbro-Afgift*, dog kun naar de foretager Bugsering gennem *Knippelsbro*.

**2745. Sundet S.-lige Indgang. Oplysning om Lodsning gennem Minespærringen.**

(Rügen Radio.)

Foreløbig lodsces der ikke gennem *Omraade A (Sundet)* om Natten. Det anbefales at ankre i Nærheden af Lodsstationerne. Bevogtningsfartøjernes Anvisninger maa her tages til Følge. I Taage og daarligt Vejr maa man ligeledes regne med, at Lodstjenesten af Hensyn til Skibsfartens Sikkerhed midlertidig maa indstilles.

(E. f. S. Nr. 38/2671 1939.)

**2746. England. Opfordring tiljat anløbe Kontrolhavne.**

(Fra det danske Gesandtskab i London den 9. September 1939.)

Det meddeles officielt, at den *britiske* Regering har etableret Kontrabande-Kontrolsteder i *Kirkwall, Weymouth* og *The Downs North Foreland*, samt i *Gibraltar* og *Haifa*. Skibe bestemt til fjendtligt Territorium eller neutrale Havne, hvorfra Varer nemt kan tilgaa Fjenden, tilraades paa det indstændigste frivilligt at anløbe et af Kontrolstederne i *Storbritannien*, fortrinsvis *Weymouth*. Hvis de gør det, og det godtgøres, at de ikke medbringer Kontrabande, faar de Pas, der vil hjælpe dem paa videre Rejse. Skibe, som ikke frivilligt anløber Kontrolsted, vil kunne føres til et af Stederne, i Tilfælde hvor behørig Eftersøgning ikke lader sig foretage til Søs. Skønt Ordet Blokade ofte anvendes som Betegnelse for den økonomiske Krig, er der ikke erklæret Blokade af *Tyskland* i formel Betydning af Udtrykket. Men Skibe, der medfører Kontrabande-Ladning, som har umiddelbar eller endelig Bestemmelse til fjendtligt Omraade, vil ikke faa Tilladelse til at fortsætte. Det tilraades neutrale Skibe at have deres Papirer udfærdiget i den mest hensigtsmæssige Form og at medbringe et ekstra Eksempel af Ladningsmanifestet til at overgive til Kontrolofficeren til Opbevaring. Der er ogsaa givet Ordre til, at Skibe, der anløber andre *britiske* Havne end de nævnte Kontrolsteder, skal give fuld Oplysning til Toldvæsenet om deres Ladning, hvadenten den afskibes eller forbliver om Bord.

*Board of Trade* meddeler, at fra den 13. September d. A. maa intet *britisk* Skib afgaa uden særlig Tilladelse. Dette gælder dog ikke for Rejser langs Kysten eller korte Sørejser.

**2747. Holland. Aabne Farvande. Fyr slukket. Fyrskib inddraget.**

(N. f. S. Nr. 37/3713. Berlin 1939.)

1. Langs den *hollandske* Kyst er kun følgende Farvande aabne for Skibsfarten:

A. *Zeegat van Vlissingen*: Farvandene *Wielingen* og *Oostgat* over *Schouwenbank*.

*Vlissingen* Havn kan blive lukket om Natten. Dette tilkendegives ved at Havnebelysningen slukkes og at der hejses 3 røde Lanterner paa den W.-lige Havnemole.

Skibe, der ønsker at løbe ind i Havnen om Natten, maa rette Anmodning derom  
 a. kommende fra Søen til Undersøgelsesofficeren,  
 b. kommende fra *Schelde* direkte telefonisk fra sidste Havn (*Telefon Vlissingen Nr. 264*) eller ved Morsesignal til *Vlissingen* Signalstation.

B. *Zeegat Hoek van Holland*.

C. *IJmuiden*.

D. *Zeegat van Texel (Schulpengat)*.

Der er etableret Undersøgelsestjeneste, og der hersker Lodstvang.

2. De store Kystfyr N. for *Egmond* til *Rottumeroo* inklusive er slukket.

3. Alle *hollandske* Fyrskibe er inddraget.

4. Den *hollandske* Lodstjeneste for *Ems* er suspenderet.

**2748. Forbud mod at fremmede Skibe benytter deres Radiostation paa hollandsk Søterritorium.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsen.)

Det er forbudt fremmede Skibe at benytte deres Radiostation, naar Skibet befinder sig paa *hollandsk* Søterritorium eller *hollandske* Flodveje.

**2749. Sverige. Afmærkning af Neutralitetsløb.**

(U. f. s. Nr. 36/2447. Stockholm 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil der blive foretaget en Afmærkning af forskellige Løb indenfor den *svenske* Sø-Territorialgrænse.

**2750. Tyskland. W.-lige Østersø. Lodstvang.**

(N. f. S. Nr. 37/3707. Berlin 1939.)

1. Der er paabudt Lodstvang for alle *tyske* Skibe paa over 300 m<sup>3</sup> Rumindhold paa *Flensborg Fjord, Slien, Femernsund* samt Adgangene til *Heiligenhafen, Burgstaaken, Neustadt, Travemünde og Lübeck*.

Alle *neutrale* Skibe er underlagt samme Lodstvang.

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

**2751. Østersøen. Undervandshindringer. Advarsel.**

(Marineministeriet, den 8. September 1939.)

Det i E. f. S. Nr. 40/2713 1939 omhandlede 2 Sm brede Bælte, der strækker sig fra den *danske* Sø-Territorialgrænse ud paa internationalt Søomraade S. for de *danske* Øer mellem Meridianerne 10° 05' E. og 12° 05' E., og hvor Fiskeri er udelukket paa Grund af udlagte Hindringer, maa formentlig ogsaa betragtes som farligt for Sejladsen.

(E. f. S. Nr. 40/2713 1939.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT


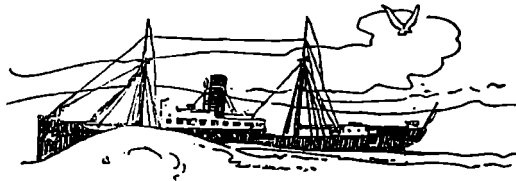
★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

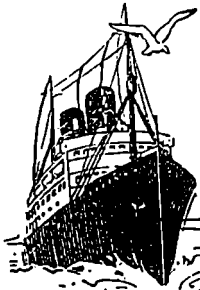
FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.





### FUEL & DIESEL OIL


BUNKERSTATION I FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time



St. Annæ Plads 5. København K  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**



NEW EDITION

## *Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian Shipowners, Coal Importers and Various Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

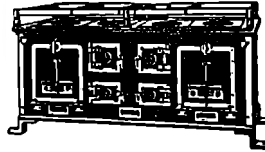


### Medlemsliste

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.«.  
 Det Forenede Buggerselskab, A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdals«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.  
 D/S »Jyllandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 J. Lauritzen.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautica«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Ohuf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

### BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSØGADE 47  
 KØBENHAVN S.



*Kabys = Komfurer  
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

### DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor  
 Nordre Toldbod  
 København K.  
 Telefoner Central  
 45 62 & 10 562

anbefaler sig med  
**MOTORBAADE**  
 til Proviant, Stores, Færge samt  
 Trosseføring, overalt i Havnen  
 og paa Rheden.

### Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)  
 anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til  
 Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086.  
 Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### Det forenede Dampskibs-Selskab AKTIESELSKAB

St. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

### FRAGT- & PASSAGER RUTER

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
 Brasilien — Nordafrika — Italien —  
 Spanien — Portugal — Frankrig —  
 Belgien — Tyskland — Storbritannien —  
 Island — Norge — Sverige — Danmark —  
 Letland — Litauen — Estland —



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 38

TORS DAG 21. SEPTEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DEN NEUTRALE SKIBSFART

For Danmarks Skibsfart som for Danmark i sin Helhed staar det fast, at den mest ubetingede Neutralitet skal opretholdes udadtil og vil blive det, og vi har da kun at haabe og tro, at man fra de krigsførende Magters Side vil respektere denne vor ligelige Neutralitet.

I Øjeblikket kan vi kun, med Hensyn til det meget væsentlige Punkt, Kontrabandebestemmelserne, henholde os til, hvad de to krigsførende Parter her udtaler.

»Deutsche diplomatisch-politische Korrespondenz« beskæftiger sig næsten daglig med den økonomiske Neutralitet og skriver bl. a.:

Den tyske Regering har allerede før Udbrudet af den nuværende Konflikt overfor de ikke-deltagende Stater, der som Følge af deres geografiske Beliggenhed synes at være særligt udsatte for at blive berørt af Konflikten, højtideligt erklæret, at den paa det strengeste vilde tage Hensyn til deres Neutralitet. I Mellemtiden har den tyske Regering nærmere præciseret denne almindelige Erklæring med Hensyn til dens Betydning paa det økonomiske Omraade, navnlig overfor Holland, Belgien og de skandinaviske Lande. Den tyske Regerings Opfattelse gaar ud paa, at økonomisk Neutralitet er ensbetydende med en Fortsættelse af det normale Varesamkvem og Varetransit. Den tyske Regering er dermed i Overensstemmelse med den almindelige Opfattelse af Folketretten. Denne Opfattelse er endvidere blevet formelt bekræftet ved en Række internationale Overenskomster, f. Eks. en Statsoverenskomst mellem Tyskland og Danmark.

Den tyske Regering kan med Tilfredshed konstatere, at denne Opfattelse er blevet positivt akcepteret af de Regeringer, overfor hvilke disse Erklæringer er blevet afgivet. Der er dermed blevet fastlagt et Grundlag, som for saa vidt det angaar Tyskland garanterer de neutrale Stater, at de ogsaa i økonomisk Henseende i størst mulige Omfang forskaanes for den nuværende Konflikt.

Erfaringer fra tidligere Tider og de Meddelelser angaaende Englands nuværende Opræden paa det økonomiske Omraade overfor de neutrale Stater giver ganske vist den tyske Regering Anledning til opmærksomt at følge denne engelske Opræden overfor de neutrale Stater.

Den vil endvidere give Agt paa, hvorledes de neutrale Stater forholder sig overfor eventuelle engelske Krav eller Overgreb paa det økonomiske Omraade.

Det er den ene Part, der skal stilles tilfreds. Fra den anden Side lyder Tonerne saaledes:

Efterretningsministeriet i London meddeler:

De af den tyske Propaganda i Radioen udsendte Meddelelser gaar ud paa i de neutrale Landes Øjne at forvanske Formaalet med den Blokadepolitik, der følges af Storbritannien. Formaalet med den britiske Politik er ingenlunde at hindre de nævnte Landes Handel. England ønsker tværtimod at opretholde de bedste Forbindelser med disse Lande.

Der vil ikke blive gjort noget, der vil kunne hindre de neutrale Lande i at gennemføre den normale Indførsel af Levnedsmidler, Materiel og Varer, der er bestemte til deres eget Forbrug.

Hvad den britiske Regering agter at gøre, er at hindre den tyske Regering i at importere Varer eller Materiel, der vilde tillade den at forlænge Krigen, og dette er Grunden til, at der den 3. September er blevet offentliggjort en Liste over Produkter, der betragtes som Kontrabande. Talrige Ladninger Kontrabande er blevet standset og har ikke kunnet naa Tyskland. De neutrale Lande vil ikke være længe om at indse, fra hvilken Side den Trusel, der kan trykke dem, kommer, fra Storbritannien, der aabent anvender sin Kontrol med Kontrabande, eller fra Tyskland og dets Undervandsbåde.

### DE SÆNKEDE SKIBE

I den lange Række af sænkede eller minesprængte Skibe, som ogsaa sidste Uge bringer, er der foreløbig to, der staar os nærmere end de andre. I Kanalen er det smukke belgiske Motorskib »Alex van Opstal«, der er bygget paa Nakskov Skibsværft for kun to Aar siden, sunket, antagelig efter en Minesprængning.

Sent Fredag Aften gik Redningsbaaden og et Marinefartøj ud fra Kanalhavnen Weymouth for at bjærge Besætningen fra det belgiske Motorskib »Alex van Opstal«, der var sunket efter at være beskudt med en Torpedo eller efter Minesprængning. Det belgiske Telegrambureau meddeler, at der ikke er Tale om Torpedering, men fra engelsk Side er der ikke udlagt Miner paa det Sted, hvor Skibet sank.

En græsk Dampet har optaget de 49 Ombordværende, og der er intet Spor af det sunkne Skib.

Motorskibet »Alex van Opstal« er bygget paa Nakskov Skibsværft for det belgiske Rederi Compagnie Maritime Belge, Lloyd Royal i Antwerpen.

Den 28. September 1937 var »Alex van Opstal« paa Prøvetur i Langelandsbæltet og blev almindelig beundret for sine smukke Linier og praktiske Indretning. Skibet, der var 447 Fod langt, lastede 8300 Tons d.w., og da det sank, var det paa Rejse til Antwerpen med 4500 Tons Stykgods.

Først i Søndags fremkom der Meddelelse om, at det store norske Motorskib »Ronda« af Bergen, var gaaet ned efter en Minesprængning, og at 17 Mennesker havde mistet Livet ved denne Ulykke.

»Ronda« var paa Rejse fra Antwerpen til Norge med en Papirlast, da det i Onsdags udfør Terschelling i Holland stødte paa en Mine. Den italienske Dampet »Providenza« reddede 20 Mennesker fra »Ronda«, deriblandt fire Passagerer.

»Ronda«, der laster ca. 9000 Tons d.w., ejes af Rederiet J. Ludwig Mowinckel i Bergen. Ved Forespørgsel paa Rederiet oplyste Skibsreder Engelsen, at han havde været i telefonisk Forbindelse med Skibets 1. Styrmand, der er blandt de reddede.

Styrmanden fortalte, at »Ronda« blev minesprængt ved 13-Tiden i Onsdags, og at den sank i Løbet af et Par Minutter. De, der kunde redde sig, var alle i samme Baad og holdt sig paa Ulykkesstedet en Tid efter at Skibet var sunket. Blandt de omkomne er Kaptajnen og hans Hustru samt 2 Passagerer.

### KRIGSFORSIKRINGEN FOR SKIBE

Det bør noteres, at de danske Krigsforsikringspræmier for Skibe ligger paa et meget lavt Niveau for Transporter til Danmark, væsentligt lavere end de tilsvarende Præmier i de andre skandinaviske Lande. Dette skyldes et Ønske hos den danske Skibsfart om at medvirke til efter Evne at holde Prisniveauet nede og betyder en meget væsentlig Risiko for dansk Skibsfart, der som bekendt garanterer med ca. 40 pCt. for Krigsforsikringens eventuelle Underskud.

### DE DANSKE KRIGSFORSIKRINGSPRÆMIER FOR VARER

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer har den 13. September holdt Møde for at tage Stilling til de Forhøjelser af Krigsforsikringspræmierne for



Varer, som har fundet Sted saavel i England som i en Række andre Lande.

Der er foretaget en Revision af de siden 3. September gældende Præmier, og man kan heraf danne sig et Billede af den forhaandenværende internationale Situation.

De ny Præmier varierer fra  $\frac{1}{10}$  pCt. til 10 pCt. Den laveste ( $\frac{1}{10}$  pCt.) gælder for Forsendelser mellem danske Havne herunder mellem danske og svenske Sundhavne (tidligere  $\frac{1}{20}$  pCt.), og den højeste (10 pCt.) for Import *via Suez* af *fulde Laster af flydende Brændselsstoffer* fra Sortehavet og fra Rødehavet, Indien, Ostindien, Australien, Philippinerne og Østasien syd for 20° N.B.

I denne Forbindelse bemærkes, at Præmien for andre Forsendelser fra Sortehavet er ansat til 6 pCt.

For Import af fulde Laster af flydende Brændselsstoffer fra U.S.A., Canada, Golfen, Vestindien og via Kap fra Rødehavet, Østasien etc. syd for 20° N.B. er Præmien  $7\frac{1}{2}$  pCt.

Præmierne for Forsendelser *via Suez* ligger naturligvis i det hele taget højere end for Forsendelser *via Kap*.

*Via Suez* er Præmien fra og til Østasien nord for 20° N.B. 8 pCt., *via Kap* 5 pCt.

*Via Suez* er Præmien fra og til Syd- og Østafrika, Rødehavet, Indien, Østasien etc. syd for 20° N.B.  $7\frac{1}{2}$  pCt., *via Kap* 5 pCt.

*Via Panama* er Præmien fra og til Rødehavet, Indien, Østasien etc. syd for 20° N.B. og for Rejser fra og til Østasien nord for 20° N.B.  $4\frac{1}{2}$  pCt.

$4\frac{1}{2}$  pCt. noteres ogsaa for Rejser til og fra Middelhavshavne i Frankrig, Ægypten og Palæstina samt i franske og engelske Besiddelser, medens den for andre Middelhavshavne er 4 pCt., med Undtagelse af de spanske Middelhavshavne, for hvilke Præmien er  $3\frac{1}{2}$  pCt.

4 pCt. noteres tillige for Forsendelser fra og til Golfen og Vestindien, Øst- og Vestkyst af Sydamerika samt Pacifikkysten og Vestafrika.

I Lighed med den for de spanske Middelhavshavne gældende Præmie, er Præmien  $3\frac{1}{2}$  pCt. for Forsendelser til og fra Gibraltar, Tanger og fransk-marokanske Atlanterhavshavne, medens den er 3 pCt. for Portugal, spansk-marokanske Atlanterhavshavne, kanariske Øer og Madeira.

For Forsendelser til og fra Storbritannien, franske Nord- og Vestkysthavne, U. S. A. og Canada er Præmien ligeledes 3 pCt.

Endelig kan oplyses, at Præmien for Forsendelser mellem danske Havne og Havne paa Sveriges Vestkyst og i Norge er uforandret  $\frac{1}{2}$  pCt., mellem danske Havne og øvrige svenske Havne og Havne i Finland ikke øst for Kotka er den nu  $\frac{3}{4}$  pCt. (tidligere  $\frac{1}{2}$  pCt.), andre finske Havne 1 pCt. ( $\frac{1}{2}$  pCt.), andre Havne i Østersøen eksklusive Danzig og Gdynia  $1\frac{1}{2}$  pCt. (1 pCt.), Leningrad, Holland og Belgien 2 pCt.

Præmien for Forsendelser til og fra Danzig og Gdynia samt tyske Nordsøhavne fastsættes ved Specialtarifering.

## DEN TYSKE KONTRABANDE LISTE

Vi bragte i sidste Uge den engelske Kontrabandeliste, og nu er ogsaa den tyske offentliggjort.

Den meddeltes officielt i den tyske Radio, og lød saaledes:

I Bestræbelserne for saa vidt muligt at skaane den fredelige Søhandel erklærede Rigsregeringen i den tyske Præsideordning af 28. August kun at ville anse de Ting og Stoffer for Kontrabande, som er bestemt for det fjendtlige Omraade eller for den fjendtlige Stridsmagt, og som ene og alene tjener Land-, Sø- eller Luftrustninger.

Da den britiske Regering imidlertid har opstillet en Liste over ubetinget Kontrabande, som gaar langt ud over denne Ramme, ser Rigsregeringen sig tvunget til ligeledes at udvide Listen over ubetinget Kontrabande. Rigsregeringen har derfor vedtaget følgende Lov, som hermed offentliggøres:

### § 1.

Som ubetinget Kontrabande betragtes følgende Genstande og Stoffer, naar de er bestemt for det fjendtlige Omraade eller den fjendtlige Stridsmagt:

1. Vaaben af enhver Art, enkelte Dele og Tilbehør.
2. Ammunition og Ammunitionsdele, Bomber, Torpedoer, Miner og andre Arter af Skyts, Apparater, bestemt til Afskydning og Nedkastning, Krudt og Sprængstof, indbefattet Sprængkapsler og Antændingsmidler.
3. Krigsskibe af enhver Art, enkelte Dele og Tilbehør.
4. Krigsluftfartøjer af enhver Art, enkelte Dele og Tilbehør, Motorer til Flyvemaskiner.
5. Kampvogne, Panservogne og Pansertog. Panserplader af enhver Art.
6. Kemiske Kampstoffer, Maskiner bestemt til Afskydning og Nedkastning af kemiske Kampstoffer.
7. Militære Beklædnings- og Udrustningsgenstande.
8. Genstande, der anvendes i Efterretnings- og Signaltjeneste og til militær Belysning og enkelte Dele.
9. Transport- og Trafikmidler og enkelte Dele, Træk, Last- og Ridedyr.
10. Kraft- og Drivstoffer af enhver Art, Smøreolie.
11. Betalingsmidler i Guld og Sølv, Gældsbreve.
12. Redskaber, Værktøj og Maskiner og Stoffer til Fremstilling eller til Brug af de i Afsnit 1—11 nævnte Genstande og Produkter.

Herefter oplæstes den nye Lov, der har følgende Ordlyd:

### Bekendtgørelse om betinget Kontrabande af 12. September 1939.

Efter at den britiske Regering har opstillet en Liste over betinget Kontrabande og i denne har optaget Levnedsmidler og andre livsvigtige Varer, ser Rigsregeringen sig tvunget til nu paa sin Side at tage tilsvarende Forholdsregler. Derfor offentliggøres følgende:

Som betinget Kontrabande bliver under Forudsætningerne i § 24 i Priseforordningen af 29. August 1939 følgende Genstande og Stoffer betragtet:

Næringsmidler, indbefattet levende Dyr, Nydelsesmidler og Klæder, Genstande og Stoffer, som bruges til Fremstilling af disse.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 14. September 1939.

Den dansk-tyske Ikke-Angrebspagt indeholder bl. a. en Bestemmelse, der giver Danmark Ret til ogsaa i Krigstilfælde at udføre Varer til de forskellige sædvanlige Aftager-Lande i normalt Forhold. Denne Bestemmelse skulde altsaa sikre Danmarks Landbrugs-eksport uanset Tysklands Erklæring om, at Næringsmidler fremtidig skal betragtes som betinget Krigskontrabande. Ambassadør v. Hassel, den officielle tyske Udsending, har som bekendt for nylig overfor den danske Regering afgivet Forsikring om, at Danmarks Landbrugseksport vilde faa Lov til at foregaa uantastet i det normale Omfang, ligesom han har afgivet lignende Erklæringer til den svenske, norske og finske Regering.

Vi har derfor kun at haabe, at man fra begge Sider paa Trods af al Fjendtlighed maa stille sig saa forstaaende, at Danmark faar Lejlighed til i det aftalte Forhold at bevare sin Forbindelse i økonomisk Henseende med begge de krigsførende Parter.

## STATS- OG UDENRIGSMINISTERMØDET I KØBENHAVN

Mandag og Tirsdag mødtes i København Stats- og Udenrigsministrene fra Norge, Sverige og Finland med danske Kolleger. Det er Møder af den Art, vi kender fra sidste Krig, og det var ikke mindst den nordiske Handel og Skibsfart, der var til Neutralitetsdebat.

Foruden Statsminister Stauning og Udenrigsminister Munch var følgende kommet til Stede: Statsminister Nygaardsvold og Udenrigsminister Koht (Norge), Statsminister Per Albin Hansson og Udenrigsminister Sandler (Sverige), Statsminister Cajander og Udenrigsminister Erkko (Finland) samt den islandske Gesandt i København, Minister Sveinn Björnsson. Paa Grund af det korte Varsel, hvormed Mødet var indkaldt, kunde Førsteminister Jonasson ikke naa hertil fra Island, og fra Mødet blev der afsendt en telegrafisk Hilsen til ham, hvori de nordiske Statsmænd tolker deres Tillid til, at det gode Samarbejde mellem de fem nordiske Lande i denne vanskelige Tid fortsat vil blive til fælles Gavn.

Efter et orienterende Møde var der Modtagelse hos Kongen paa Amalienborg, og Resten af Dagen førtes Forhandlinger, der fortsattes Tirsdag.

Efter Forhandlingernes Afslutning udsendtes en Erklæring, hvori det hedder:

Statsministre og Udenrigsministre fra Danmark, Finland, Norge og Sverige har sammen med Islands Gesandt i Danmark ved Møde i København 18. og 19. September drøftet Vilkaarene for deres Lande under den utykebringende Krig, der er udbrudt. De bekræfter paa ny deres Landes faste Vilje til at føre en strengt ligelig Neutralitetspolitik overfor de stridende Parter. De er besluttede paa at føre denne Politik i nært Samarbejde med hinanden, ligesom til dens Gennemførelse at samvirke med andre Stater, der besjæles af lignende Sindelag. De nordiske Lande føler sig overbevist om, at der ikke i nogen af Magtgrupperne findes noget som helst Ønske om at se noget af disse Lande inddraget i Krigsbegivenhederne.

Ligesom de tre skandinaviske Lande i 1914 i en fælles Note til de krigsførende Stater forfægtede de neutrale Staters Ret til Handel og til Færdsel paa Havene, er alle de nordiske Lande nu bestemt paa til Sikring af deres eget Erhvervsliv at hævde deres Ret til at opretholde deres traditionelle Handelsforbindelser med alle Stater, ogsaa de Krigsførende. De har Grund til at regne med, at de i aaben Forhandling med de to modstaaende Parter vil kunne komme til Forstaelse med begge om, at disse Handelsforbindelser respekteres.

Overfor de mangfoldige Vanskeligheder og Tab, Krigen i alle Tilfælde vil paaføre ogsaa de nordiske Folk i daglig Livsførelse og Erhvervsliv, er det deres Hensigt ved gennemført Samvirke at mildne Vanskelighederne i saa stort Omfang som muligt. Der var Enighed om at lade de i Anledning af Krigsforholdene nedsatte Udvalg snarest træde i Forhandling med hinanden paa de Omraader, hvor det anses for paakrævet.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Udlændinges Indrejse i Tyskland

Ifølge en fra Gesandtskabet i Berlin modtaget Indberetning har den tyske Regering ved Forordning af 10. September d. A. fra og med den 12. d. M. indført en Række Ændringer i de hidtil gældende Bestemmelser for Udlændinges Indrejse i det tyske Rige.

Tilladelse til at rejse over de tyske Rigsgrænser for alle over 6 Aar gamle Personer gives principielt kun, naar de paagældende er i Besiddelse af et gyldigt Pas, som er forsynet med et tysk Visum, der er udstedt efter den 12. September d. A. — I Udlandet er de tyske diplomatiske og udsendte konsulære Repræsentationer bemyndiget til at udstede Visum.

Udenlandske Søfartsbøger gælder fremtidig kun som Erstatning for Pas og Visering, forsaavidt Rigsindenrigsministeren tillader det ved særlig Anordning.

De særlige »Landgangsausweis« for Skibsbesætninger og Passagerer udstedes ikke mere.

De Bestemmelser, der hidtil har været gældende om, at udenlandske Lodser under Udførelse af Lodstjeneste kunde indrejse i det tyske Rigsomraade uden Pas og Visum, er bortfaldet.

### Administrationen af det almindelige franske Indførselsforbud

Medens den endelige Tilladelse til Indførsel af Varer til Frankrig efter Udstedelsen af det almindelige franske Indførselsforbud gives af det franske Handelsministerium,

De i Forhandlingerne deltagende Ministre opfordrer deres Folk til med Ro og Besindighed at møde Krigstidens Bekymringer og Savn. De udtaler den Overbevisning, at det ikke blot er i de nordiske Folks, men i alles Interesse, at der under Krigen bevares en Kres af Stater, der kan lette den Forsoning mellem de kæmpende Folk, som Fremtiden maa bringe.

## ET OPRAAB TIL SØMÆNDENE

I det store, svenske Arbejderorgan »Ny Tid« findes følgende Opraab til Søfolkene fra »Svenska Sjöfolkförbundets Stockholmsavdelning«:

Den længe ventede Verdenskrig er nu brudt ud. Dermed gør den Forvirring i Handelsforbindelserne, som mange kender fra Ufredsuarne 1914—18 sig mærkbar.

Nu som tidligere er det Søfolkene, som har faaet den første virkelige Føling med Krigsudbrudet. Der kommer Meddelelse om Minefelter i de forskellige Farvande og Forskrifter angaaende spærrede Handelsveje. Man har ogsaa allerede truffet Beslutning om Konvojering af Handelsskibe.

I Anledning af det, som allerede er kendt vil vi sende en Meddelelse og en Opfordring til vore Medlemmer:

I disse Dage stiller Nationen store Krav til Sømandstanden. Det gælder om muligt at holde Handelsvejene aabne, og det gælder for Landet at faa de Varer ind, som er uundværlige for Folkeforsyningen. Derfor bliver det Spørgsmaalet, om Skibene kan hemandes og bemandedes med Folk, som kender deres Pligt mod sig selv og mod Landets øvrige Indbyggere. Søfolkene har tidligere, trods alle de Farer som har luret og trods alle de Ofre, som har maattet bringes, vist, at de ikke svigter deres Pligt. Ogsaa i Dag kræves samme Opofrelse fra de ombordværendes Side.

Vi ved, at Søens Folk er beredt til at gøre deres Pligt. Vi kræver imidlertid, at der tages Hensyn til Søfolkernes Ønske, specielt med Hensyn til de Beskyttelsesforanstaltninger, som kan vise sig nødvendige, men ogsaa med Hensyn til de øvrige Spørgsmaal, som staar i Forbindelse med Arbejdet. Vi haaber, at man fra Rederiernes og Myndighedernes Side imødekommer de rimelige Krav, som kan komme til at blive stillet eller allerede er stillet.

Søens Folk anmodes om ved Besøg i fremmed Havn at opræde paa en saadan Maade, at de ikke skader deres Lands Anseelse, og videre iagttagelse af den Forsigtighed, som kan være paakrævet paa Grund af den højst ømtaalelige Situation som nu hersker. Undgaa al saadant som kan foraarsage Vanskeligheder for det enkelte Individ, for Skibet og Besætningen samt for Hjemlandet. Optræd værdigt og vis, at I er Svenskere, og at I tilhører en Stand, som sætter en Ære i at være Sømand.

Stockholm, den 4. September 1939.

For Svenska Sjöfolkförbundets Stockholmsavdelning  
Carl Lindberg.

Disse sande og enkle Ord fortjener ogsaa at læses af danske Sømænd. De har Bud til os alle.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

skal Andragendet om Indførselstilladelse indgives til vedkommende Ressortministerium, — foruden Handelsministeriet henholdsvis Krigsministeriet, Ministeriet for offentlige Arbejder og Landbrugsministeriet, — som disponerer over visse Globalkontingenter for de Varer, som de administrerer. Disse Kontingenter fastsættes fra Maaned til Maaned af et i Henhold til Anordning af 12. Sept. f. A. nedsat Indførselsreguleringsraad.

Under Krigsministeriet sorterer Indførselen af følgende Varer:

- Departementet for Rustningsfabrikation:* Smørgel, Pimpsten, Blodstens-Erts og Spejlljærns-Erts, Kobber, Bly, Zink, Tin, Cadmium, Antimon, Bismuth, Blik, jernindustrielle Produkter, Kautsjuk, Nikkel og Nikkel-Erts, Flyvemaskkinmateriel m. v., Ferro-Mangan, Magnesia, Magnesit m. v., Magnesium, svensk Jern og Jernmalm, Mercurium, Ferro-Tungsten, Ferro-Molybdæn, Ferro-Vanadium, Ferro-Chrom, Kobolt, Aluminium.
- Intendanturet:* Bomuld, Uld, Huder og Skind, Hør og Hamp, Silke (Traad, Affald, Stof), Jute, Sisal, Garvestoffer (herunder fast Quebrachockstrakt), Fødtøj.
- Spængstofdepartementet:* Exotiske Gummarter, Phenoler, Naftalin, Svovl, Ekstrakter af Farvestoffer, Kobbersulfat, Pyrit, Salpeter, Brom, Nicotin, Fosfor, Bomuld og Bomuldslinters, Kokosnødder, Gummilak, Ricinusfrø.
- Sundhedsdepartementet:* Alle farmaceutiske Artikler og

Præparater samt Raavarer til Fremstilling heraf; Indisk Hamp, Coffa i Blade, Kokain og Opium.

c. *Kavalleri-Departementet*: Levende Heste.

Under *Ministeriet for offentlige Arbejder* sorterer Indførselen af følgende Varer:

Brændselstoffer, faste og flydende, Glimmer, Bly- og Zink-Erts, naturlige og andre Fosfater, Graft, jernertsholdige Mineraler, Mangan-, Tungstens-, Molybdæn-, Vanadium- samt Chrom-Erts.

Under *Landbrugsministeriet* (Provieringsdepartementet) sorterer Indførselen af:

Rom, Sukker, olieholdige Frø, vegetabiliske Olier, Te, Korn, Kork, raa og forarbejdet Byg, Træ, Kakao, Ris, Kaffe, Majs, Vin, Drikkespirit, Ost, Manioka, levende Dyr til Slagtning, Kød og Kødvarer, fersk og frosset; Oranger og Bananer, Kartofler, tørrede Grøntsager, animalske Fedtstoffer, Runkelroefrø.

Andragende om Indførsel af andre Varer end de ovenfor nævnte indgives direkte til *Handelsministeriet* (Produktionsdepartementet).

Undtaget fra de almindelige Regler er Udførselen af mineralske Brændselstoffer, hvortil Tilladelse gives direkte af Ministeriet for offentlige Arbejder.

### Overliggedagspenge

Vestre Landsret har afsagt en Dom af almindelig Interesse for Beregning af mindre Skibes Liggedage.

Ved Certeparti af 1. Juli 1938 fragtede *Jydsk Andels-Foderstofforretning*, Aarhus, den Skibsfører R. Møller, Svendborg, tilhørende Motorsejler »Adi« til at føre et Parti Byg fra Gdynia til Aarhus. »Adi« kom til Aarhus den 12. Juli om Morgenen og meldte straks losseklar. Liggedagene begyndte at dreje samme Dag Kl. 13,30.

Jydsk Andels-Foderstofforretning forespurgte Skibsfører Møller, om han vilde betale en Godtgørelse for at blive losset med det samme, men da han ikke vilde gaa med hertil, lod Foderstofforretningen Skibet ligge til den 14. Juli Kl. 13,30, da de med Suger tømte Skibet i Løbet af Eftermiddagen. Skibsfører Møller protesterede straks mod, at Losningen ikke paabegyndtes med det samme og forbeholdt sig Krav paa Overliggedagspenge. Efter Certepartiet skulde Losningen ske »so schnell das Schiff herausliefern kann, laut Usance . . .«, og Skibsfører Møller gjorde nu gældende, at han var bleven opholdt i 2 Dage uden Grund og gjorde Krav paa Overliggedagspenge.

Ved Aarhus Søret fik Skibsfører Møller Medhold, men Vestre Landsret, hvortil Dommen blev appelleret, omstødte Sørettens Afgørelse.

Landsretten begrundet sit Resultat med, at Skibsfører Møller kun har Krav paa, at Losningen tilendehringes indenfor det Tidsrum, der vilde medgaa til Losning af Lasten med Skibets egne, maskindrevne Grejer, og tillægger det ikke nogen som helst Betydning, at Modtageren ved Hjælp af Suger kunde losse Skibet hurtigere.

Vestre Landsret siger bl. a.: »Da der ikke fra Skibsførerens Side er tilvejebragt fornødent Bevis for, at Losningen ved Hjælp af Skibets egne Grejer kunde være tilendebragt til et tidligere Tidspunkt end sket, har Skibsføreren været uberettiget til at kræve Overliggedagspenge«. Jydsk Andels Foderstofforretning blev derfor frikendt. Skibsfører Møller skal betale 250 Kr. i Sagsomkostninger.

### Farezonen i hollandske Farvande

Fra Haag meddeles om Farezone i nederlandske Farvande. Paa hensigtsmæssige Steder ved Indsejlinger er anbragt Varselssignaler, som om Dagen bestaar af tre røde Kugler og om Natten af tre røde Lanterner lodret over hinanden. Skibe, der vil ind til Kysten, skal ved disse Mærker opsøge Vagtskibene i Nærheden og maa ikke gaa nærmere Kysten uden først at have henvendt sig til Vagtskibene.

### Nye Regler for Besejling af Doverstrædet

Marineministeriet meddeler: Gennem det britiske Gesandtskab har Ministeriet modtaget følgende Meddelelse: Det britiske Admiralitet har den 17. September udstedt følgende Regler for Besejling af Doverstrædet:

Alle Skibe, der befører Doverstrædet, skal iagttage følgende Regler: Skibe til a) britiske Havne og Havne paa Nordsøens Østside skal passere ca. 3 Sømil Syd for Dungenes og derfra gennem »the Downs«, til b) franske Havne og Havne paa Nordsøens Sydside skal andu-

Cap d'Alpreche for Forholdsordre, c) Skibe, der anløber eller afgaar fra Havne paa Nordsøens Sydside skal holde sig Øst for 2 Gr. 40' E.Lg. og Nord for 51 Gr. 20' N.Br. Skibe, der ønsker at sejle gennem Kanalen, maa holde sig indenfor »the Downs«, d) Skibe i Havne paa Frankrigs Nordkyst vil af de franske Myndigheder modtage nærmere Instruktioner.

### Lodstvang ved København

Marineministeriet har udstedt en Bekendtgørelse om Lodstvang ved København. Al Sejlads uden Lods paa Københavns Red forbydes midlertidig efter fastsatte Grænser. Skibe, der nordfra ønsker Adgang til Reden eller Havnen, skal give Signal for Lods og anløbe Pladsen ca. 55 Gr. 45,4 Min. Nord, 12 Gr. 41,5 Min. Øst, hvor de skal afvente Lodsens Ankomst og nærmere Anvisning for Sejladsen, medens Skibe sydfra skal anløbe Pladsen ca. ½ Sømil retvisende SSV. for Drogden Fyr. Udgaende Skibe skal forholde sig efter Lodsens Anvisning, ligesom Anvisninger, som af danske Orlogs- og Vagtfartøjer gives med Hensyn til Sejladsen paa Københavns Red, skal tages til Følge. I Bekendtgørelsen angives nøje, hvilket Areal der kan betegnes som Københavns Red.

### Beretning

Marineministeriet har udarbejdet den aarlige Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed, der nu foreligger for Tiden fra den 1. April 1938 til den 31. Marts 1939. Det hedder deri bl. a.:

Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet har i Finansaaret 1938—39 andraget 674.485 Kr. 83 Øre, nemlig til:

Lønninger m. m. til Bestyrer, Fuldmægtig og Assistent	20.826,08
Honorar til Telefonkonsulent	472,50
Vederlag til Opsynsmænd, Formænd og Mandskaber	250.550,00
Medhjælpssum	2.240,04
	274.088,62
Understøttelser	98.942,54
Redningsforetagender og -øvelser	71.353,80
Vagthold	68.535,84
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materiel	50.469,45
Raketter, Strandingslys m. m.	1.090,66
Forbedring af Stationernes Vejforbindelse med Havet	6.379,03
Telefonledninger m. v.	9.984,66
Redningsforanstaltninger ved Frederikshavn og paa Sjællands Odde, helholdsvis 150 Kr. og 360 Kr.	510,00
Forskellige Udgifter	40.988,92
Kontorholdsudgifter	773,64
	250.086,00
Bygning af en 10,3 m Motorredningsbaad til Afløsning af M/B Nr. 3 ved Redningsstationen »Lild Strand«	51.368,67
Ialt	674.485,83

Desuden er der i Finansaaret 1938—39 medgaaet et Beløb af 943 Kr. til Uskadeliggørelse af Vrag, der paa Forstranden ligger til Fare for Rednings- og Fiskerbaade. Til de Baadmænd, der har passet Motorerne i Motorredningsbaadene, er der i det forløbne Finansaar betalt hver 300 Kr. og til de respektive Reservemotorpassere hver 100 Kr. (M.m.s Resol. 8. Marts 1939). Af Redningsvæsenet har der i Finansaarets Løb været udført 54.406 Timers Vagtjeneste, hvortil er medgaaet 67.517 Kr. 34 Øre. I Finansaarets Løb er der udbetalt en Række Legater.

Stationen »Skagen Havn« er omdannet til Baad- og Raketstation og Stationen »Skagen« til Bistation forsynet med Baad. Stationen »Lild Strand« er ikke mere forsynet med Røredningsbaad. Raketdepotet »Havrvig« er nedlagt. Stationen »Anholt« er nedlagt og Stationen »Anholt Havn« omdannet til Baad- og Raketstation.

Samtlige Stationer er blevet inspiceret og befundet at være i tilfredsstillende Stand.

Der er i Finansaarets Løb forefaldet ialt 19 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv er reddet. Antallet af Redningsforetagender, hvorved intet Menneskeliv er reddet, og »forgæves Møder« har været ialt 102.

Der har været afholdt 253 Øvelser, deraf 48 ved Raketstationer og 205 ved Baad- og Raketstationer. Samtlige Øvelser forløb uden Uheld af Betydning.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Det norske Veritas 75 Aars Dag

Det norske Veritas har i Anledning af 75 Aars Jubilæet udsendt et stateligt Værk, en Beretning om Selskabet. Først Portrætter af de 3 af Institutionen saa højt fortljente Mænd, afdøde Direktør Anton Poulsson, Direktør Henrik Ameln og den nuværende administrerende Direktør Dr. J. Bruhn.

Der bringes derefter i en 1ste Afdeling historisk Oversigt over Aarene 1914—39, hvori bl. a. et Kapitel om Love og Organisation, et om Pensionsordning, et om den norske Handelsflaades Udvikling, et om Skibsbyggeri i de sidste 25 Aar, videre om Det norske Veritas' Bygningsregler og Skibsregister. 2den Afdeling fortæller om Det norske Veritas af i Dag og endelig bringer 3die og 4de Af-

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

De storpoltiske Begivenheder, der har fundet Sted i indeværende Uge, har naturligvis ikke medvirket til at gøre Forholdene paa Fragtmarkedet klarere. Paa visse Hold næres den Anskuelse, at Vestmagterne vil modtage det Tilbud om Fred, som man mener, Hitler vil fremsætte, saasnart Feltoget mod Polen er endt, og i saa Tilfælde vil Fragniveauet utvivlsomt falde tilbage til det samme Punkt, som det var før Fjendtlighedernes Begyndelse. Andre er derimod af den Anskuelse, at vi endnu kun er ved Begyndelsen af en meget langvarig Krig, hvorfor der vil blive Anvendelse for al den Tonnage, der findes i Verden med det deraf følgende Resultat, at det nuværende Fragniveau i hvert Fald vil blive opretholdt og maaske stige yderligere.

En anden Faktor af Betydning, naar man skal danne sig et Skøn over den øjeblikkelige Stilling paa Fragtmarkedet, er den unormale Forbindelse med London. Breve er mange Dage forsinkede, og Telegrammer kommer ogsaa kun langsomt igennem. Saa meget kan dog vist siges, at nogen Afsvækkelse paa de i London kontrollerede Markeder har ikke fundet Sted. River Plate har efter hvad der meddeles gentagne Gange sluttet Tonnage til U.K. til 30/- og til Continentet Antwerp-Amsterdam Range til Rater mellem 40/- og 45/-. Om Grunden til den væsentlige Forskel, der er imellem Raten til U.K. og til Holland—Belgien, henviser vi til vor Bemærkning i vor sidste Beretning.

De øvrige Kornmarkeder er ligeledes, efter hvad der meddeles fra London, i det store og hele uforandrede. Iøvrigt skal nævnes, at Korn fra Northern range til Skandinavien er sluttet til 55 cent. per 100 lbs., hvilket kan gentages. Fra British Columbia søges Tonnage til Italien til \$10.- og til Riga til \$20.-.

Fra Northern range fortsættes den stærke Efterspørgsel efter Tonnage til Østen. Scrapjern er sluttet gentagne Gange til Rater mellem \$11.- og \$11.50, og paa Net Charter er betalt \$11.- til 2 Havne Japan og Dalny. Paa Net Charter Basis med Shanghai som sidste Lossehavn kan opnaas \$12.-.

Sukker fra Vestindien til U.K. synes at være reserveret British Tonnage, idet der ikke noteres saadanne Ordre paa Markedet. Der er derimod forskellige Ordre for refined sugar fra Cuba til Skandinavien for

prompt Lastning, og der noteres herfor Rater omkring 40/-.

Fra Pacifickysten er der sluttet yderligere Tonnage for Scrapjern til Japan til jævnt stigende Rater. Sidste Baad, der blev sluttet, betalles med \$19.- for California Lastning og \$8.50 for Lastning Puget Sound—Columbia River. Der er iøvrigt god Efterspørgsel efter Tonnage paa f.i.o. Basis fra Vancouver til U.K., og Befragterne indikerer nu 45/- for saadan Forretning.

Østens Markeder er en Smule livligere. For Soyabønner fra Dalny eller Rashin til Skandinavien kan antagelig betales omkring 60/-. Ris fra Saigon er sluttet til 52/6 til Marseilles direkte og 51/6 til Bordeaux/Dunkirk range. Fra Siam til Vestindien er der god Efterspørgsel efter Tonnage og flere Baade er sluttet til Rater, der ligger mellem \$12.- og \$13.- per Ton Ris.

Vi formoder, at sidsnævnte Rate kan gentages.

De indiske Markeder er livligere, men det er vanskeligt at danne sig noget Begreb om hvad der kan betales, idet Befragterne ikke noteres nogen Rate, og neutral Tonnage synes i Øjeblikket uinteressert i saadan Forretning. Vi formoder imidlertid, at British Tonnage kan faas til omkring 40/- for Linsæd/Kerner fra Madraskysten til p.p.U.K.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene ogsaa meget uklare. Kulraterne fra Østkysten til Danmark er, som allerede nævnt, ved en »Gentleman Agreement« mellem Rederne og Fragnævnet fastsat til mellem Kr. 20.- og Kr. 25.- afhængig af Størrelse og Ekspedition. Derimod synes Raterne til Sverige og Norge at ligge betydeligt højere, idet man for en 3000 Tonner Østkyst/Gøteborg antagelig kan opnaa omkring s.Kr. 27/ s.Kr. 28.-.

Paa Timechartermarkedet har der kun været ringe Forretning, da som bekendt de skandinaviske Redere ikke kan slutte paa Timecharter uden de forskellige nyeoprettede Kontrolorganisationers Approbation. Vestindiamarkedet ligger maaske en Kende svagere. Flere norske 4000 Tonnere er sluttet til omkring \$2.50 a \$2.75 for ca. 3 Maaneders Periode. En dansk 2800 Tonner er sluttet til \$3.50 for en Rundtur. For stor Dieseltonnage ligger Raterne omkring \$2.50 a \$3.- afhængig af Farten.

deling forskellige Tabeller og Plancher. En Række udmærkede Billeder med Tekster til, gengivet paa en original og ganske ny Maade, smykker det elegant udstyrede Værk, der giver en interessant Skildring af norsk Skibsfarts Vilkår i de sidste to—tre Menneskealder.

Da det norske Veritas stiftedes for 75 Aar siden, stod Sejlskibsfarten i Flor. Den norske Handelsflaade bestod da mest af Fragtskibe. Inspektionen begyndte med 10 fast lønnede Besigtigelsesmænd i Norge. Antallet forøgedes hurtigt i de følgende Aar. Da 50 Aars Jubilæet indtraf i 1914 havde man 61 Besigtigelsesstationer og Staben bestod af 52 Besigtigelsesmænd og 32 Agenter. Nu har man 133 Besigtigelsesstationer, deraf 16 i Norge, 68 i andre europæiske Lande og 40 i andre Verdensdele. Besigtigelsesstaben bestaar af 44 fast ansatte Besigtigelsesmænd og Afdelingschefer, 40 ikke fast ansatte, 14 Inspektører til Materialeprøvelse og 51 Agenter.

Ved Siden af de engelske Lloyds Register of Shipping and British Corporation samt det franske Bureau Veritas har Det norske Veritas gennem sin Virksomhed sikret sig en stigende Anseelse. Det kom til Udtryk især efter Verdenskrigen, da Englændere og Tyskere gav Institutet til Opgave at besigtige de ca. 160 engelske Skibe, som Tyskerne havde taget, og de 200 tyske, som efter Fredsslutningen skulde udleveres til Englænderne. Det norske Veritas kan man lide paa.

#### Sænkede Skibe

Fra London telegraferes, at en Konvoj Handelsskibe paa Vej til Skotland med Held klarede at undgaa to tyske Ubaade, som skulde til at angribe dem. Alle Skibe kom frem i god Behold. De Krigsskibe, som eskor-

terede Handelsskibene, observerede Ubaadene og log virkningsfulde Forholdsregler.

Der telegraferes endvidere fra London, at tyske Ubaade har sænket 3 britiske Skibe.

Besætningen paa det ene Skib, den 8500 BRT. store Tankbaad »British Influence« blev i Følge Telegram fra det amerikanske Passagerskib »Manhattan« reddet af den norske Damper »Ida Bakke« af Haugesund.

M/S »Vancouver City« blev sænket af en Torpedo udenfor den skotske Kyst og 3 Mand af Besætningen omkom. »Vancouver City« var paa 4955 BRT. Den udsendte en Melding om, at den var blevet angrebet af en Ubaad og at Mandskabet var gaaet i Baadene. Passagerskibet »Præsident Roosevelt« meddeler i et senere Telegram, at Besætningen var reddet af en hollandsk Tankdamper, bistaet af en Flyvemuskin.

Det 3die Skib var Damperen »Firly« paa 4869 BRT. 1ste Styrmand paa »Firly« fortæller, at Mandskabet tilbragte 13 Timer i Redningsbaaden før de blev reddet. Da den tyske Ubaad havde sænket Firly sendte Uhaadens Kaptajn traadløse Signaler til det britiske Marinedepartement og opgav Positionen.

Den 5000 Tons store Fragtdamper »Fanahead« er blevet torpederet. Besætningen, der var paa 40 Mand, er i god Behold. Den engelske Tankdamper »Cheyenne«, der er paa 8825 Tons og ejes af Anglo-American Oil Company, er blevet sænket af en tysk Undervandsbaad og Besætningen reddet af den norske Damper »Ida Bakke«.

For første Gang siden Krigens Begyndelse er en engelsk Trawler blevet sænket. Det drejer sig om Lancashire-Trawleren »Davara«. Føreren og den 11 Mand store Besætning reddede sig i en Baad under en Kano-

nade, som varede i en halv Time. De roede rundt i fem Timer og var temmelig afkræftede, da de blev bjerget.

#### Oliebrand i Susak Havn

I den jugoslaviske Grænse-Havneby Susak udbød der Mandag Aften en stor Brand i et Benzin- og Olielager, hvorved hele Lageret blev ødelagt. Tre Vognladninger Raolie, tre Vognladninger Benzin og flere Fade Terpen- tin brændte. Skaden anslaaes til over 2 Millioner Dinarer.

#### U.S.A.-Damper standset af tysk Undervandsbaad

Vicepræsidenten i Watermann - Dampskibsselskabet, Kaptajn Nicolson, udtaler, at Selskabets Damper »Macosta« i forrige Uge blev undersøgt af en tysk Undervandsbaad udfør den irske Kyst. Skibets Kaptajn telegraferede til Selskabet, at Skibet, der kom fra Glasgow, blev gennemøgt i 3 Timer, før det kunde fortsætte sin Rejse, og at Undervandsbaadens Chef havde erklæret, at alle amerikanske Skibe, der nægtede at stoppe, fremtidig vilde blive beskudt.

Kaptajnens Rapport er blevet tilstillet Udenrigsministeriet.

#### Oslo Skibsmæglerforening 40 Aar

Oslo Skibsmæglerforening fejrede fornylig 40 Aars Jubilæum. Foreningens nuværende Formand er Konsul Braae-Johannessen. Foreningen er stadig vokset i Medlemstal og har for Tiden 52 Firmamedlemmer og 71 personlige Medlemmer. Særlig under den sidste Krig var Foreningen til uvurderlig Nytte ved Varelægelse af sine Medlemmers Interesser, og noget tilsvarende kan ventes nu.

Foreningen har under normale Forhold maanedlige Møder, hvor der holdes Foredrag om aktuelle Skibsfartsproblemer.

#### Gøteborg-Frederikshavn Ruten

Gøteborg—Frederikshavn-Linien, der i sidste Uge paa Grund af den urolige Situation blev indstillet, har chartret Motorgaleasen »Edel« af Frederikshavn til at beføre Ruten, dog kun som Post- og Fragtrute, og der gøres kun en Tur pr. Døgn Mandag, Onsdag og Fredag fra Frederikshavn.

#### Hirtshals-Kristiansand

Hirtshals—Kristiansand-Ruten er indskrænket til 3 Sejladser i hver Retning om Ugen. Fra Hirtshals afaar »Skagerak I«, der fortsat befører Ruten, hver Mandag, Onsdag og Fredag.

#### Sejladsen ved Belgien er farlig

En Del belgiske Fyrskibe er blevet inddraget, og en Række Fyr er blevet nedsat i Lysstyrke, og man vil i den nærmeste Tid fortsætte med disse Forholdsregler. De belgiske Søfartsmyndigheder erklærer, at Sejladser er meget farlig paa Grund af Miner. Næsten hele den belgiske Fiskerflaade ligger i Havn, og Priserne paa Fisk er seget ganske betydeligt. Tilførslerne er minimale.

#### Helsingør Skibsværft

Akts. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har afholdt Generalforsamling paa Børsen under Ledelse af Højesteressagfører Møldrup.

Bestyrelsens Formand, Direktør J. A. Korbning, oplyste i sin Beretning, at Værftet i det forløbne Driftsaar har været godt beskæftiget med Nybygnings- og Reparationsarbejder, og at der ved Udgangen af Driftsaaret er el saa stort Antal Nybygninger i Ordre, at Værftet under Forudsætning af normale Forhold er sikret passende Beskæftigelse i Størstedelen af 1940.

Der er i Aarets Løb foretaget forskellige Udvidelser og Fornyelser af Bygninger og Maskiner, en ny Bygning til Klejnsmedie og Elektricitetsværksted er paabegyndt, og der er indkøbt forskellige nye, moderne Værktøjsmaskiner, ligesom Værftets Kedelanlæg er blevet moderniseret ved Installering af to moderne Dampkedler af La Mont-Systemet.

Det opnaaede Driftsresultat er meget tilfredsstillende, idet særlig Nybygningsarbejderne har været mere lønnende end i de nærmest foregaaende Aar. Renteindtægten, 228,604 Kr., er ligeledes større end sidste Aar, og det samlede Nettooverskud andrager 1,142,272 Kr. Bestyrelsen foreslaar at udbetale 12 pCt. eller 504,000 Kr. til Aktionærerne, samtidig med, at der til Skatter hensættes 450,000 Kr., til Afskrivninger 500,000 Kr. og til Dispositionsfonden henlægges 600,000 Kr.

Beretning, Regnskab og Overskudsfordeling godkendtes enstemmigt, og til Bestyrelsen genvalgte Direktør J. A. Korbning og Skibsreder E. Hahn-Petersen.

#### Græsk Damper stødt paa Mine ved Falsterbo

Igen er et græsk Skib stødt paa en Mine i den østlige Del af Minefeltet ved Falsterbo. Det er den 3496 Tons store Græske Damper »Kotinco«, tilhørende Rederiet C. Hatjipatera & Sons, Piræus, paa Rejse fra Stettin til Piræus via Rotterdam for Bunkers.

Besætningen paa Svitzers Bjergningsdamper »Svava«, der sammen med Bjergningsdamperen »Sigyn« laa ved

den ligeledes mineslødte græske Damper »Kostli«, hørte forleden Morgen en voldsom Larm. Man saa samtidig Sprængstykker fra et Skib blive kastet op i Vejret. Da Besætningen var klar over, at det drejede sig om en ny Mineulykke, ilede Baadene straks til Undsætning.

Det lykkedes at redde Besætningen og faa den stærkt beskadigede Damper ind til Københavns Havn. Derfra gik »Katinco« i Dok hos Burmeister & Wain.

#### Aarhus Havn

Oversigten over Varebevægelsen i Aarhus Havn i 1938 foreligger nu og viser en Varebevægelse over Havnens Kajer paa 1,551,142 Tons. Statistiken omfatter med Undtagelse af Post- og Rejsegods saa vidt muligt alle søværts ind- og udførte Varer, ogsaa saadanne, som er taget paa Kreditoplæg samt Omladningsgods.

Den samlede Varebevægelse fordeles med 104,183 Tons i Farten til og fra København, 183,217 Tons fra Told-distriktet, 136,681 Tons til og fra Indlandet og 1,127,061 Tons til og fra Udlandet. Der indgik ialt 1,338,061 Tons og udgik 213,081 Tons.

Sammenlignet med Opgørelsen for 1937 viser dette følgende procentvise Op- eller Nedgang i Indførselen: Fra København 2,7 pCt. Nedgang, fra Distriktet 15,9 pCt. Opgang, fra Indlandet 28,7 pCt. Opgang, fra Udlandet 5,9 pCt. Nedgang, den samlede Indførsel 1,1 pCt. Nedgang. Udførselen: Til København 12,5 pCt. Nedgang, til Distriktet 0,05 pCt. Nedgang, til Indlandet 14,8 pCt. Nedgang, til Udlandet 37,6 pCt. Nedgang; den samlede Udførsel 29,0 pCt. Nedgang, og den samlede Ind- og Udførsel viser en Nedgang paa 6,4 pCt.

Det vil heraf ses, at Nedgangen væsentlig falder paa Omsætningen med Udlandet (i Indførselen fra Distriktet og fra Indlandet har der endog været en Stigning). Nedgangen i Indførselen fra Udlandet, der andrager ca. 62,000 Tons, skyldes særlig formindsket Indførsel af Kornvarer (ca. 49,000 Tons), forårsaget af den gode Høst i 1937, og af Kul og Koks, medens der har været nogen Merindførsel af Brændselsolier, Frugter, Gødningsstoffer og Tømmer.

I Udførselen til Udlandet, hvor Nedgangen ialt er ca. 80,00 Tons, skyldes denne hovedsagelig Mindreudførsel af Olie- og Foderkager samt Soyaskraa, Kartofler og Kornvarer, væsentlig Byg.

#### Gdynia

Gdynia holdt tappert Stand i 14 Dage men maatte saa give op overfor Overmagten. Det hævdes fra tysk Side, at Gdynia kun har lidt ringe Skade af Bombardementet. Der er nu fra Danzig kommet en Meddelelse af Interesse for alle, der har Forbindelse med Gdynia:

Det danske Konsulat i Danzig tilraader, at danske og islandske Firmaer, der har ubetalte Varepartier liggende i Gdynia, enten som Konsignationsvarer eller paa Transitlager, snarest giver Konsulatet i Danzig nærmere Meddelelse om, hvilke Varepartier det drejer sig om, hvilke Speditionsfirmaer der er Mellemmand, samt hvilke Banker, der har med Betalingen at gøre, for at Konsulatet kan søge at faa de paagældende Firmaers Ejendomsret til Varerne sikret.

Iøvrigt meddeler Konsulatet i Danzig, at det fremtidig er forbudt at indføre Danziger Gylden og Zloty til Danzig og det besatte Omraade. Dette er ensbetydende med, at Bankgarantier, som er stillet i Danziger-Gylden, ikke længere uden særlig Tilladelse kan afvikles i denne Møntsort.

I Følge en ny Forordning vil Danziger-Gylden ikke være gyldigt Betalingsmiddel i Danzig udover d. 30. September. Allerede nu er der fastsat følgende Forhold mellem Gylden og Reichsmark: 100 Gylden er lig med 70 Reichsmark. Bankerne i Danzig udbetaler kun Reichsmark.

#### Gøteborg som Endestation for transatlantisk Flyverute

Et Telegram fra New York til »Dagens Nyheter« meddeler, at det i amerikanske Flyvekredse overvejes at gøre Gøteborg til Endestationen for en Flyverute over Atlanterhavet. Det Forslag, som i Øjeblikket behandles, gaar ud paa at lade Flyvepassagerer fra Amerika til det sydlige Europa bemande ad en sydlig Rute over Atlanterhavet med Endestation i Lissabon og Passagererne til det nordlige Europa til Gøteborg. Det meddeles videre, at hvis Planen gennemføres, skal Flyvningerne begynde i Løbet af nogle Uger.

#### Sømandshøjskolens nye Skoleskib

Sømandshøjskolen i Svendborg har som tidligere omtalt med Skibsreder E. B. Kromanns Hjælp faaet købt en Skonnert »Roscovite«, der skal erstatte det gamle Skoleskib »Hvalfiskene«. »Roscovite« blev ført hjem af Kaptajn Tollesen, Ommel. Turen tog 25 Dage, og først ved Hansholm fik de ombordværende at vide, at Krigen var udbrudt.

#### Besejlingen af kanadiske Havne

Handelsministeriet meddeler, at man gennem Udenrigs-

ministeriet fra det danske Generalkonsulat i Montreal har modtaget følgende Meddelelse:

Skibe, der nærmer sig kanadiske Havne, skal holde skarpt Udkig efter Signaler og Inspektionsskibe. Hvis Adgang til Havn er forbudt, vises om Natten tre røde Lys og om Dagen tre røde Kugler lodret over hverandre. Inspektionsskibe vil føre et særligt hvidt og rødt Flag, delt horisontalt og omgivet med en blaa Kant, samt, hvis Havnen er lukket, tillige tre røde Kugler lodret over hverandre. Om Natten fører disse Skibe, hvis Havnen er lukket, tre røde Lys lodret over hverandre, og hvis Havnen er aaben, tre hvide Lys lodret over hverandre til ligemed sædvanlige Navigationslys.

#### Dansk og norsk Fangstvirksomhed paa Østgrønland

Et stateligt Værk med en Mængde smukke Illustrationer og Kort. »Dansk og Norsk Fangstvirksomhed paa Østgrønland« er udsendt i Serien Publikationer om Østgrønland af Kaptajn Alf. Trolle og Hustrus Legat til Minde om Danmarks-Ekspeditionen 1906—08. Pris 10 Kr. (Einar Munksgaard).

Teksten falder i tre Afsnit: 1. Historiske Meddelelser om A/S Østgrønlands Kompagni, af N. C. Th. Møller. 2. Den norske Fangstvirksomhed paa Østgrønland, af John Gjøaver, med Forord af Docent Adolf Hoel. 3. Østgrønlandsk Fangstkompani Nanok A/S, af J. G. Jennov, med Forord af Kontreadmiral Axel Topsøe-Jensen.

Ikke mindst for de usædvanlig smukke Illustrationers Skyld vil dette interessante Arbejde blive indgaaende studeret. Foruden Fotografierne er der adskillige Tegninger og meget omhyggeligt udarbejdede Kort.

#### Islands Regerings nye Skib

Det nye Fragt- og Passager-Motorskib, som den islandske Regering faar bygget paa Aalborg Værft, og som Kronprinsesse Ingrid i Juli ved Stabelafleebningen døbte med Navnet »Esja«, er nu færdigt og har været paa Prøvetur.

»Esja«, der er bygget til »British Corporation«s højeste Klasse efter den internationale Konventions Regler for Passagerskibe, har en Længde af 64 Meter, Bredden er 10,6 og Dybden 6,2 Meter. Skibet har to Lastrum til ialt 500 Tons Ladning. I det forreste Lastrum er indrettet en Køleafdeling paa 6000 Kbf. med Maskineri fra Thomas Ths. Sabroe til Transport af frisk Fisk.

Det nye Skib er bygget med fremfaldende Stævn, Krydsershæk, og er smukt i Linierne. Det er beregnet til Post- og Passagertrafik paa Islands Kyster og skulde om Sommeren gaa i Turisttrafik fra Glasgow. Der er Plads til ialt 140 Passagerer, fordelt med 68 paa 1. Kahyt i 2 og 4 Personers Kamre, 72 paa 2. Klasse, ligeledes i To- og Firemands-Kamre.

Paa Baaddækket, der tillige er Promenadedæk, er Førsteklasses Rygesalon indrettet fortil i det store Dækshus. Under den, forbundet med Trappe i Hallen, ligger Spisesalonen og en Trappe længere nede Første Klasses Sovekahytter. Den store Salon paa Anden Klasse er indrettet i et Dækshus agter og har ved Trappe Forbindelse med Sovekahytterne.

Maskineriet bestaar af 2 svenske Atlas Polar-Dieselmotorer paa tilsammen 2000 HK., og Skibets Fart paa Last bliver 15 Knob. Skibet er udstyret med moderne Hjælpe-maskineri, drevet af to Bukh-Dieselmotorer, og med moderne Navigationsmidler, Radio o. s. v.

Prøvesejladsen foregik uden Festligheder af nogen Art. Blandt Deltagerne i Prøveturen var Direktøren for det islandske Statsrederi, Palmi Loftsson og Direktør, Kaptajn Emil Nielsen fra Islands Dampskibsselskab.

#### Søfartens Bibliotek

Søfartens Biblioteks Forretningsudvalg, som bestaar af Skibsreder Knud Lauritzen, Forretningsfører H. J. Christiansen og Skibsinspektør, Kaptajn E. Salomonsen, har holdt sit første Møde, hvor det blev endeligt vedtaget, at Biblioteket skal have til Huse i Navigatorernes Hus, Nyhavn 44. Desuden blev der truffet Aftale med Kaptajn Juul Hansen, den tidligere Leder af Danske Navigatorers Bibliotek, om at overtage Ledelsen af det nye Søfartens Bibliotek.

Maskinmester Frithiof Hansen fra Maskinmestrenes Forening, som under Forhandlingerne om Starten af Søfartens Bibliotek var Delegeret, er nu definitivt indtraadt i Bestyrelsen for Biblioteket.

#### Sveriges Kulimport

Den svenske Regering har i Sinds at ordne hele Kul-

**BRUG HEMPELS KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**



*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

handelen, saaledes at Importørerne ikke faar Tilladelse til at tage, hvilke Priser, de vil, men at den svenske Regering overlager Kontrollen med Importen, betaler Importørerne en vis Fortjeneste paa Importprisen og iøvrigt ordner Sagen selv. Der skal bevilges 20 Mill. Kr. til det Tab, Staten vil have paa Grund af de højere Priser.

#### Ny hollandsk Rute Java—New York

Holland—Amerika-Linien vil i en nær Fremtid aabne en ny regelmæssig Rute mellem Java og New York. Paa Ruten indsættes to Skibe, der er bygget i Danmark — paa Skibsværftet i Odense. Det første af dem, M/S »Sommelsdyk«, bliver i disse Dage færdigt og skal straks gaa ind i Ruten. Det andet Skib, M/S »Slaterdyk«, ventes færdigt til November.

#### Sverige vil give Tilskud til Minebeskyttelse

Handelsministeriet har anbefalet et Forslag fra de Marinesagkyndige om en Bevilling paa 1 Million Kroner til Minebeskyttelses-Foranstaltninger paa de svenske Handelskibe. Tilskud af den foreslaede Bevilling skal udbetales med højst Halvdelen af Udgifterne til Foranstaltningerne. Forslaget motiveres med den svenske Handelsflaades Betydning for Samfundets Vel.

#### 80 Aar

Tidligere Fører i Øresundsselskabet, Kaptajn E. C. E. Ruge, fylder den 5. Oktober 80 Aar. Kaptajn Ruge var Fører i D/S »Øresund« fra 1906 til 1925 og har siden nydt sit Otilium.

#### 75 Aar

Den 12. Oktober fylder tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs Selskab, Kaptajn P. C. Godiksen Tvergaard, 75 Aar. Kaptajn Tvergaard var sidst Fører af S/S »Nakskov« og pensioneredes 1929.

#### 60 Aar

Den 23. September fylder Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn A. Henrichsen, 60 Aar. Kaptajn Henrichsen er Fører af S/S »Nevada«.

Kommandørkaptajn Chr. Meyer, Oslo, fyldte 16. September 60 Aar. Kommandørkaptajn Meyer er velkendt ogsaa i danske Søfartskredse, idet han siden 1920 har været Kontorchef i Norges Rederforbund og i denne Stilling ydet norsk Skibsfart store Tjenester. Han har ogsaa været meget benyttet af den norske Regering som Delegeret ved internationale Konferencer. I Øjeblikket har han foruden sin Stilling i Rederforbundet faaet Udnævnelse til under Krigen at være Chef for Admiralstabens handels-maritime Afdeling.

#### 50 Aar

Skibsbygmester Ricard Ericksen fyldte 50 Aar den 16. September.

Han er født i Frederikshavn, lærte hos sin Far paa Hobro Skibsværft og Baadebyggeri og paa »Brd. Nippers Skibsværft« i Skagen. Senere drog han til Amerika for at uddanne sig yderligere.

Efter Hjemkomsten arbejdede han forskellige Steder som Skibskonstruktør. — I 1923 etablerede R. Ericksen sig sammen med P. Grøn i Kalkbrænderihavnen i København, hvor de sammen driver det kendte »Ericksen & Grøn's Skibsværft og Baadebyggeri«.

Fører i Fyrvæsenet, Kaptajn A. M. P. Pedersen, fylder den 3. Oktober 50 Aar. Kaptajn Pedersen, der i 1920 fik Ansættelse ved Fyrvæsenet, er Fører af S/S »Kattegat«.

#### Dødsfald

En kendt og afholdt Mand indenfor dansk Skibsfart, Skibsmægler hos Moore & McCormack, Wilh. Thøyer er død, 63 Aar gammel. Den afdøde havde været knyttet til Firmaet Petersen, Möller & Hoppe og drevet egen Forretning. Han var overalt i Skibsfartskredse kendt for sin Loyalitet og Dygtighed.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

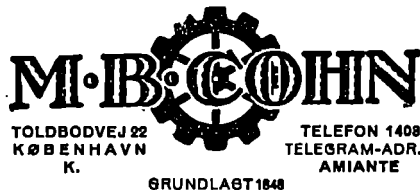
**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

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

GRUNDLAET 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Waaseberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2888

R A N D E R S

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVRDKONTOR:  
TLF. C. 3491BPTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN**GIESCHE**

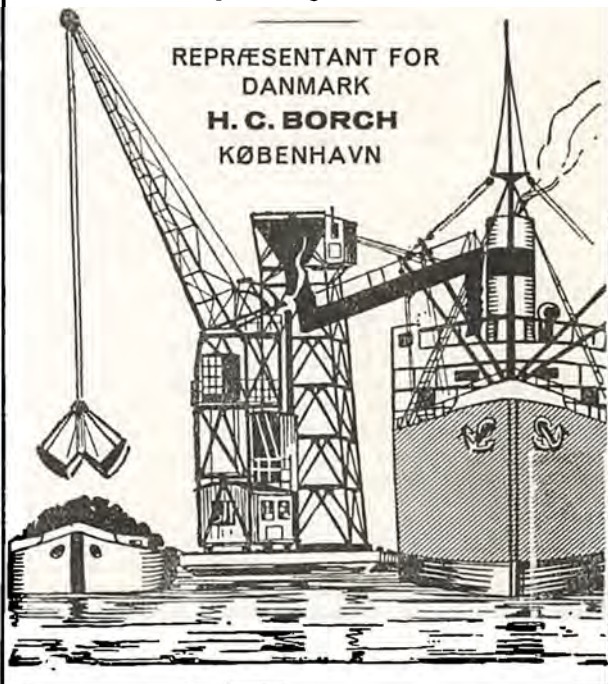
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**fra egne Gruber:  
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
H. C. BORCH  
KØBENHAVN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstaf for Træskibe  
Patent Mørke Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldebodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 20. September 1939.

Nr. 42.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle hgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## Danmark.

### 2752. Bekendtgørelse om Lodstvang ved København.

Marineministeriet har under den 18. September d. A. udstedt nedenstaaende Bekendtgørelse om Lodstvang ved *København*:

Al Sejlads uden Lods paa *Københavns Red* Syd for Breddeparallelle 55° 45' N. samt i den Del af *Københavns Yderhavn*, der ligger Øst for Meridianen gennem *Trekroner Fyrtaarn*, er midlertidig forbudt. Skibe, der ønsker Adgang til Reden eller Havnen Nord fra, skal efter at have givet Signal for Lods anløbe Pladsen c. 55° 45',<sub>1</sub> N. og 12° 41',<sub>5</sub> E., hvor de skal afvente Lodsens Ankomst og nærmere Anvisning for Sejladsen.

Skibe, der Syd fra ønsker Adgang til Reden eller Havnen, skal anløbe Pladsen c. 1/2 Sm retvisende SSW. for *Drogden Fyr*, hvor de skal afvente Lodsens Ankomst og nærmere Anvisning for Sejladsen.

Udgaaende Skibe skal forholde sig efter Lodsens Anvisning.

Anvisninger, som af danske Orlogs- og Vagtfartøjer gives med Hensyn til Sejladsen paa *Københavns Red* skal tages til Følge.

*Københavns Red* begrænses mod Nord af en Linie fra *Taarbæk* Baadehavn til Pladsen for Lys- og Klokketønden „*Taarbæk Rev*“ og derfra til Pladsen for *Lystønden* „*Saltholm NE*“, mod Øst af en Linie fra sidstnævnte *Lystøndes* Plads til *Saltholms* nordligste Pynt og derfra af *Saltholms* Vestkyst indtil *Saltholms* sydligste Pynt, mod Syd af en Linie fra sidstnævnte Pynt til Pladsen for *Drogden Fyr*, derfra til Pladsen for Sømærket „*Aflandshage*“ og fra denne af en Linie til *Sjællands* Kyst i Retning mod *Vallensbæk Kirke* paa *Sjælland*.

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

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.  
(E. f. S. Nr. 36/2621 og 39/2682 1939.)

De i E. f. S. Nr. 39/2682 1939 anførte Lettelser for lokale Smaafartøjer er stadig i Kraft.



## I. Østersøen.

## 2753. Danmark. Fakse Bugt. Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde E. Oplysning om Vrag. Vragafmærkning inddraget.

Den ene af de to Pontoner, der laa sunket paa  $55^{\circ} 08' (00'') N. 12^{\circ} 20' (21'') E.$ , c. 2 Sm E. for Lys- og Fløjtetønden *Bøgestrøm*, er bjerget; den anden er bortdrevet. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 29/2114 1930.)

## 2754. Sverige S.-Kyst. Falsterbørev S. Oplysning om Dybde i neutralt Løb. Nyt Løb afmærket. Lodstjoneste.

(U. f. s. Nr. 38/2503 og 38/2523. Stockholm 1939.)

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2716 1939 meddeles, at der i det deri omtalte midlertidig afmærkede Neutralitetsløb S. for *Falsterbørev* kan paaregnes en Dybde af 5,0 m ved Middelvandstand.

2. Et nyt Løb med en mindste Dybde af 8 m S. om *Falsterbørev* og N. om det tyske Minefelt er afmærket.

Følgende Sømærker er udlagt:

a. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 20',_{73} N. 12^{\circ} 58',_{05} E.$

b. En sort Stage paa  $55^{\circ} 19',_{54} N. 12^{\circ} 55',_{52} E.$

c. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $55^{\circ} 19',_{30} N. 12^{\circ} 54',_{74} E.$

d. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 19',_{09} N. 12^{\circ} 54',_{50} E.$

e. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 18',_{70} N. 12^{\circ} 52',_{75} E.$

f. En Stage paa  $55^{\circ} 18',_{57} N. 12^{\circ} 52',_{00} E.$

3. Skibe kommende gennem Sundet kan faa Lods for Sejladsen rundt *Falsterbørev* i Fyrskibet *Svinbådan*, *Viken*, *Landskrona*, *Malmö*, *Malmö redd* Fyrskib og *Lånhamn*.

Skibe kommende fra *Østersøen* kan faa Lods i *Trelleborg*.

(E. f. S. Nr. 41/2716 1939. Kort Nr. 132, 130, 187 og 188.)

## 2755. (T). Sverige S.-Kyst. Falsterbørev S. Highburygrund SE. Sømærke ødelagt.

(U. f. s. Nr. 38/2467. Stockholm 1939.)

Den røde Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa c.  $55^{\circ} 18',_{9} N. 12^{\circ} 54',_{9} E.$ , SE. for *Highburygrund*, er knækket c.  $\frac{1}{2}$  m over Vandet. Stagen, som ligger tæt indenfor N.-Grænsen af det ved *S.-lige Indgang til Sundet* udlagte tyske Minefelt, kan indtil videre ikke blive erstattet med et nyt Sømærke.

## 2756. Sverige S.-Kyst. Trelleborg—Sandhammaren. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.

(U. f. s. Nr. 37/2460. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Sømærker er midlertidig udlagt som Neutralitetsafmærkning for den svenske S.-Kyst:

1. En sort Stage med 2 Balloner paa  $55^{\circ} 17',_{76} N. 13^{\circ} 21',_{08} E.$ , S. for *Smygehuk* i dybt Vand.

2. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 20',_{25} N. 13^{\circ} 31',_{07} E.$ , E. for *Smygehuk* i dybt Vand.

3. En sort Stage med 2 Balloner paa  $55^{\circ} 22',_{70} N. 13^{\circ} 44',_{09} E.$ , SW. for *Ystad* i dybt Vand.

4. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 23',_{50} N. 13^{\circ} 54',_{42} E.$ , SE. for *Ystad* i dybt Vand.

5. En sort Stage med 2 Balloner paa  $55^{\circ} 21',_{17} N. 14^{\circ} 01',_{75} E.$ , SSW. for *Kåsehufvud*.

6. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 21',_{17} N. 14^{\circ} 13',_{60} E.$ ,  $2,_{3}$  Sm SE. for *Sandhammaren Fyr*.

(Kort Nr. 189, 188, 180 og 181.)

## 2757. Sverige S.-Kyst. Hanö Bugt. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.

(U. f. s. Nr. 37/2460. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Sømærker er midlertidig udlagt som Neutralitetsafmærkning for den svenske S.-Kyst:

1. En sort Stage med 2 Balloner paa  $55^{\circ} 25',_{50} N. 14^{\circ} 18',_{02} E.$ , SE. for *Örnehusen*.

2. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 30',_{00}$  N.  $14^{\circ} 24',_{34}$  E., ESE. for *Brantevik* i dybt Vand.
3. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 34',_{75}$  N.  $14^{\circ} 23',_{80}$  E., NE. for *Simrishamn* i dybt Vand.
4. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 40',_{44}$  N.  $14^{\circ} 19',_{67}$  E., ENE. for *Stens-huvud* i dybt Vand.
5. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 45',_{34}$  N.  $14^{\circ} 15',_{20}$  E., E. for *Juleboda* i dybt Vand.
6. En sort Stage med 1 Ballon og en rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 50',_{83}$  N.  $14^{\circ} 18',_{80}$  E., E. for *Yngsjögrop* i dybt Vand.
7. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 53',_{65}$  N.  $14^{\circ} 23',_{25}$  E., NW. for en Grund.
8. En Stage paa  $55^{\circ} 54',_{33}$  N.  $14^{\circ} 24',_{30}$  E., SW. for en 4 m Grund.
9. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 55',_{14}$  N.  $14^{\circ} 24',_{50}$  E., W. for en  $5,2$  m Grund.
10. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 48',_{58}$  N.  $14^{\circ} 22',_{42}$  E., SE. for en  $8,7$  m Grund.
11. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 48',_{54}$  N.  $14^{\circ} 23',_{54}$  E., W. for Grunden *Sünket* (8 m).
12. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 51',_{20}$  N.  $14^{\circ} 28',_{17}$  E., E. for en  $7,7$  m Grund.
13. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 53',_{75}$  N.  $14^{\circ} 35',_{17}$  E., SE. for Grunden *Taggen* (8 m).
14. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 05',_{75}$  N.  $14^{\circ} 50',_{80}$  E., S. for *Sternö* i dybt Vand.
15. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 05',_{75}$  N.  $15^{\circ} 00',_{50}$  E., SE. for *Tärnö* i dybt Vand.
16. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 06',_{10}$  N.  $15^{\circ} 09',_{30}$  E., SW. for *Gäsfeten* i dybt Vand.
17. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 04',_{90}$  N.  $15^{\circ} 18',_{60}$  E., S. for *Gjö* i dybt Vand.
18. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 02',_{00}$  N.  $15^{\circ} 39',_{10}$  E., S. for *Sturkö* i dybt Vand.
19. En sort Stage med 2 Balloner paa  $56^{\circ} 04',_{72}$  N.  $15^{\circ} 56',_{20}$  E., E. for *Torhamns-udde* i dybt Vand.  
(Kort Nr. 188, 180 og 181.)

**2758. Sverige. Öland E.-Kyst. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.**

(U. f. s. Nr. 37/2460. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Sømærker er midlertidig udlagt som Neutralitetsafmærkning for E.-Kysten af *Öland*:

1. En rød Stage med 1 Ballon over 1 nedadvendt Kost paa  $56^{\circ} 10',_{75}$  N.  $16^{\circ} 30',_{30}$  E., ESE. for *Hamngrund*.
2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 17',_{37}$  N.  $16^{\circ} 36',_{80}$  E., ESE. for *Gräsgård* i dybt Vand.
3. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $56^{\circ} 24',_{50}$  N.  $16^{\circ} 40',_{00}$  E., E. for *Skärlof* i dybt Vand.
4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 32',_{05}$  N.  $16^{\circ} 43',_{80}$  E.,  $1,3$  Sm SE. for *Hallnäsgrund* i dybt Vand.
5. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 38',_{40}$  N.  $16^{\circ} 48',_{00}$  E., E. for *N. Möckleby* i dybt Vand.
6. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 44',_{95}$  N.  $16^{\circ} 51',_{50}$  E., SE. for *Bengts backe* i dybt Vand.
7. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $56^{\circ} 51',_{80}$  N.  $16^{\circ} 57',_{63}$  E., ESE. for *Egbyudde* i dybt Vand.
8. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 56',_{95}$  N.  $17^{\circ} 00',_{00}$  E., E. for *Kåreholm* i dybt Vand.
9. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 03',_{80}$  N.  $17^{\circ} 04',_{35}$  E., E. for *Persnäs* i dybt Vand.

10. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 12'_{,21}$  N.  $17^{\circ} 08'_{,30}$  E., E. for Grunden *Sandryggen*.
11. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 12'_{,02}$  N.  $17^{\circ} 10'_{,00}$  E., NE. for Grunden *Sandryggen* i dybt Vand.
12. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $57^{\circ} 19'_{,81}$  N.  $17^{\circ} 10'_{,51}$  E., SW. for *Laggrund* ( $6_{,2}$  m).
13. En sort Stage med 2 Balloner paa  $57^{\circ} 20'_{,25}$  N.  $17^{\circ} 09'_{,60}$  E., NE. for en  $7_{,7}$  m Grund.
14. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 20'_{,45}$  N.  $17^{\circ} 09'_{,70}$  E., W. for en  $9_{,5}$  m Grund.
15. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 21'_{,10}$  N.  $17^{\circ} 08'_{,92}$  E., NE. for en  $7_{,7}$  m Grund.
16. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 22'_{,20}$  N.  $17^{\circ} 08'_{,00}$  E., SW. for en  $8_{,7}$  m Grund.  
(Kort Nr. 180, 181 og 182.)

**2759. Sverige. Gotland N.-Kyst. Färösund. Miner udlagt. Advarsel.**

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

1. Der er udlagt Miner i *Färösund* N.-lige og S.-lige Indløb.
2. Kun de almindelige Løb kan anvendes:
  - a) i N.-lige Indløb i Henhold til Søkortet;
  - b) i S.-lige Indløb ved Middelvandstand af Fartøjer med et største Dybgaaende af 6 m.
3. Passagen gennem det minerede Farvand sker paa egen Risiko.  
*Färösund*: c.  $57^{\circ} 52'_{,5}$  N.  $19^{\circ} 04'_{,0}$  E.

**2760. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamn Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 38/2466. Stockholm 1939.)

Omkring den 1. Oktober d. A. forandres *Sandhamn* Fyr paa c.  $59^{\circ} 17'_{,4}$  N.  $18^{\circ} 55'_{,1}$  E. til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver  $30^s$ , Lys  $27_{,5}^s$ , Mørke  $2_{,5}^s$ . Synsvidde for samtlige Lys: 11 Sm. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $294\frac{1}{2}^{\circ}$  til c.  $304\frac{1}{2}^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $304\frac{1}{2}^{\circ}$  - c.  $307^{\circ}$ .
3. Rødt i Pej. fra c.  $307^{\circ}$  til c.  $315^{\circ}$ .

Fyret skal desuden som hidtil vise uforstærket rødt Lys med En-Formærkelser NW. efter mod Fyret *Yzhammarskubben*.  
Fyret bliver ubevogtet.

**2761. Sverige. Bottniske Bugt. Holmögdåd Fyr. Taagesignal forandret.**

(U. f. s. Nr. 38/2515. Stockholm 1939.)

Taagesignalet ved *Holmögdåd* Fyr paa c.  $63^{\circ} 35'_{,7}$  N.  $20^{\circ} 45'_{,4}$  E. afgives nu med Nautofon, To-Stød hver  $1^m$ , Stød  $6^s$ , Pause  $3^s$ , Stød  $6^s$ , Pause  $45^s$ .

(E. f. S. Nr. 33/2412 1939.)

**2762. Finland. Skärgårdshavet. Åbo—Mariehamn. Luftfyr midlertidig slukket.**

(U. f. s. Nr. 25/798. Helsingfors 1939.)

Nedennævnte Luftfyr er indtil videre slukket:

*Åbo* c.  $60^{\circ} 27'$  N.  $22^{\circ} 11'$  E. *Iniö* c.  $60^{\circ} 21'$  N.  $21^{\circ} 28'$  E. *Kumlinge* c.  $60^{\circ} 15'$  N.  $20^{\circ} 47'$  E. *Mariehamn* c.  $60^{\circ} 08'$  N.  $19^{\circ} 56'$  E.

**2763. Finland. Skärgårdshavet. Lohm. Rödsjär Havnefyr atter tændt.**

(U. f. s. Nr. 25/797. Helsingfors 1939.)

*Rödsjär* Havnefyr paa c.  $60^{\circ} 07'$  N.  $21^{\circ} 40'$  E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 20/1475 1939.)

**2764. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hangö. Mossagrund Ledebaake genopført.**

(U. f. s. Nr. 25/793. Helsingfors 1939.)

*Mossagrund* Ledebaake paa  $59^{\circ} 47' 59''$  N.  $22^{\circ} 48' 17''$  E. er genopført.

(E. f. S. Nr. 51/3622 1938.)

**2765. Finland. Finske Bugt. Kummelgrund. Fast Sømærke genopført.**

(U. f. s. Nr. 25/794. Helsingfors 1939.)

*Kummelgrund* faste Sømærke paa  $59^{\circ} 52' 23''$  N.  $22^{\circ} 51' 18''$  E. er genopført.

(E. f. S. Nr. 51/3623 1938.)

2766. **Finland. Finske Bugt. Barösund. Barösunds lotsstuga Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 25/796. Helsingfors 1939.)  
*Barösunds lotsstuga* Fyr paa  $59^{\circ} 59' 33''$  N.  $23^{\circ} 56' 00''$  E. er forandret og lyser nu, som følger:
1. Grønt Lys med En-Formørkelser i Pejl. fra c.  $277^{\circ}$  til c.  $292^{\circ}$ .
  2. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c.  $292^{\circ}$  - c.  $66^{\circ}$ .
  3. Rødt Lys med En-Formørkelser — - c.  $66^{\circ}$  - c.  $76^{\circ}$ .
- Fyret er nu anbragt paa en Fyrpæl paa Enden af Broen.  
(E. f. S. Nr. 32/2328 1939.)
2767. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Nyt Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 25/795. Helsingfors 1939.)  
En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa  $60^{\circ} 09' 31''$  N.  $25^{\circ} 02' 21''$  E.  
(Kort Nr. 183.)
2768. **Finland. Finske Bugt. Viipuri. Ämmänkivi Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 25/809. Helsingfors 1939.)  
*Ämmänkivi* Fyr paa  $60^{\circ} 41' 53''$  N.  $28^{\circ} 44' 12''$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 17/1239 1939.)

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

2769. **Danmark. Sundet. Kapsejladsmærker inddraget.**  
De faste Kapsejladsmærker henholdsvis E. for *Bellevue* Brohoved, E. for *Hvidøre*, NNE. for *Middelgrunds Fort* og SE. for *Flakfort* er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 21/1564 og 22/1704 1939.)
2770. **Danmark. Sundet. København. Sixtus NE. Afbrækket Pæl fjernet. Afmærkning inddraget.**  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1845 1939 meddeles, at den deri omtalte afbrækkede Pæl paa  $55^{\circ} 41' (23'')$  N.  $12^{\circ} 36' (43'')$  E. er fjernet og den grønne Vragbøje inddraget.  
(E. f. S. Nr. 25/1845 1939.)
2771. **(P). Danmark. Sundet. Drogden. Kirkosten. Afmærkning forandret.**  
1. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Kirkosten*, paa  $55^{\circ} 35' (00'')$  N.  $12^{\circ} 41' (12'')$  E. er inddraget.  
2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa 6 m-Kurven E. for (1).  
(Kort Nr. 133, 132 og 130. Danske Lods Side 276. Søm.-Fort. Side 44, Nr. 21.)
2772. **Sverige. Sundet S.-lige Del. Falsterborev NNW. Oplysning om Vrag.**  
(U. f. s. Nr. 38/2468. Stockholm 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/2693 1939 meddeles, at Vraget af den mine-sprængte græske Damper *Kosti* ligger sunket paa c.  $55^{\circ} 18',_0$  N.  $12^{\circ} 46',_5$  E.  
Vraget vil ikke blive afmærket.  
(E. f. S. Nr. 40/2693 1939.)
2773. **(T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Sømærke midlertidig inddraget.**  
Paa Grund af Oprensning af den gravede Rende i *Bøgestrømmens* E.-lige Indløb er den hvide Stage med 1 Halmvisk paa c.  $55^{\circ} 07',_2$  N.  $12^{\circ} 14',_8$  E. (Nr. 2 regnet E. fra) midlertidig inddraget.

2774. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.  
Ved Opmaalingen den 15. September d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,5 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 5,5 m i W.-Siden af Renden.  
c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.  
(E. f. S. Nr. 33/2487 1939.)
2775. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing—Navers Grund. Oprensning af Sejlløb fuldført.  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 28/2067 1939 meddeles, at Oprensningen af Sejlløbet fra *Rudkøbing Havn* N. paa til *Navers Grund* nu er tilendebragt, og at Dybden igen er mindst 5,0 m ved daglig Vandstand.  
*Rudkøbing Havn*: c. 54° 56',3 N. 10° 42',6 E.  
(E. f. S. Nr. 28/2067 1939.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2776. Sverige. Kattegat. Kullen—Klåback. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.  
(U. f. s. Nr. 37/2460. Stockholm 1939.)  
Som Afmærkning for et Neutralitetsløb indenfor *svensk* Søterritorium er midlertidig udlagt følgende Sømærker:
1. En sort Stage med 2 Balloner paa 56° 18',70 N. 12° 24',20 E., WNW. for *Kullen* i dybt Vand.
  2. En sort Stage med 1 Ballon paa 56° 22',17 N. 12° 30',00 E., i Munden af *Skælderviken* i dybt Vand.
  3. En sort Stage med 2 Balloner paa 56° 29',20 N. 12° 36',83 E., NE. for *Hallands Väderö* i dybt Vand.
  4. En sort Stage med 1 Ballon paa 56° 33',80 N. 12° 39',00 E., i *Laholmsbukten* i dybt Vand.
  5. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 56° 48',00 N. 12° 30',00 E., SSW. for *Marsten* i dybt Vand.
  6. En sort Stage med 1 Ballon paa 56° 50',38 N. 12° 23',11 E., SW. for *Falkenberg* i dybt Vand.
  7. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa 56° 54',61 N. 12° 18',00 E., WSW. for *Morups Tånge* i dybt Vand.
  8. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 56° 59',14 N. 12° 14',32 E., SW. for *Bergs rev* i dybt Vand.
  9. En sort Stage med 1 Ballon paa 57° 03',53 N. 12° 08',66 E., W. for *Rödkär Baake* i dybt Vand.
  10. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 57° 08',44 N. 12° 04',48 E., SSW. for *Klåback Fyr* i dybt Vand.  
(Kort Nr. 131, 130, 102, 125 og 100.)
2777. Sverige. Kattegat. Klåback—Paternoster. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.  
(U. f. s. Nr. 37/2460. Stockholm 1939.)  
Som Afmærkning for et Neutralitetsløb indenfor *svensk* Søterritorium er midlertidig udlagt følgende Sømærker:
1. En sort Stage med 1 Ballon paa 57° 12',03 N. 11° 58',88 E., E. for *Fyrskibet Fladen* i dybt Vand.
  2. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa 57° 21',37 N. 11° 48',00 E., SW. for *Hallands Svartskär* i dybt Vand.
  3. En sort Stage med 1 Ballon paa 57° 24',80 N. 11° 43',39 E., W. for *Rön* i dybt Vand.
  4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 57° 29',07 N. 11° 40',10 E., WSW. for *Tisslarna*.

5. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost paa  $57^{\circ} 38',_{54}$  N.  $11^{\circ} 33',_{46}$  E., W. for *Vinga*, SW. for en  $9,8$  m Grund.
6. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 44',_{50}$  N.  $11^{\circ} 30',_{68}$  E., W. for *Oset* i dybt Vand.
7. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 48',_{75}$  N.  $11^{\circ} 26',_{19}$  E., NW. for *St. Pölsan* i dybt Vand.
8. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 53',_{54}$  N.  $11^{\circ} 24',_{77}$  E., W. for *Paternoster* i dybt Vand.  
(Kort Nr. 101, 100 og 92.)

**2778. Kattegat. Hällö Fyr WSW. Drivende Mine.**

(Meddelelse fra svensk Fiskekutter.)

Den 11. September 1939. En drivende Mine observeret c. 4 Sm WSW. for *Hällö Fyr*.  
*Hällö Fyr*: c.  $58^{\circ} 20'$  N.  $11^{\circ} 13'$  E.

**2779. Sverige. Skagerrak. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.**

(U. f. s. Nr. 37/2460. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Sømærker er midlertidig udlagt som Neutralitetsafmærkning for den svenske Kyst:

1. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 58',_{09}$  N.  $11^{\circ} 20',_{67}$  E., NW. for *Paternoster* i dybt Vand.
2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $58^{\circ} 03',_{20}$  N.  $11^{\circ} 18',_{59}$  E., SSW. for *Måseskär* i dybt Vand.
3. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 07',_{70}$  N.  $11^{\circ} 15',_{90}$  E., NW. for *Måseskär* i dybt Vand.
4. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 12',_{80}$  N.  $11^{\circ} 12',_{00}$  E., SW. for *Tovas ungar* i dybt Vand.
5. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 17',_{45}$  N.  $11^{\circ} 10',_{27}$  E., W. for Grunden *Sörgrundsberg* (8 m).
6. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 21',_{69}$  N.  $11^{\circ} 07',_{60}$  E., W. for en  $10,7$  m Grund.
7. En sort Stage med 2 Balloner paa  $58^{\circ} 26',_{45}$  N.  $11^{\circ} 04',_{70}$  E., paa *Sotefjorden* i dybt Vand.
8. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 29',_{65}$  N.  $11^{\circ} 06',_{20}$  E., SE. for *Väderöbod* i dybt Vand.
9. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 34',_{90}$  N.  $11^{\circ} 08',_{06}$  E., WNW. for Grunden *Bockarn* ( $9,8$  m).
10. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 35',_{48}$  N.  $11^{\circ} 07',_{17}$  E., E. for Grunden *Ryggan* ( $3,9$  m).
11. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 40',_{07}$  N.  $11^{\circ} 05',_{10}$  E., WNW. for *Bräm-skär* i dybt Vand.
12. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 44',_{80}$  N.  $11^{\circ} 03',_{75}$  E., ESE. for *Ramskär* i dybt Vand.
13. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 47',_{88}$  N.  $11^{\circ} 01',_{61}$  E., N. for en 7 m Grund.
14. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 48',_{07}$  N.  $11^{\circ} 01',_{94}$  E., S. for en  $4,5$  m Grund.
15. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 55',_{45}$  N.  $10^{\circ} 57',_{65}$  E., S. for *Stora Drammen*.
16. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 54',_{68}$  N.  $10^{\circ} 56',_{21}$  E., NW. for en 9 m Grund.
17. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 54',_{75}$  N.  $10^{\circ} 56',_{10}$  E., SE. for en 9 m Grund.  
(Kort Nr. 92.)

**2780. Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjorden. Oksey Fyr. Dagsignalstation nedlagt.**

(K. f. F. Nr. 22. Oslo 1939.)

Dagsignalstationen ved *Oksey Fyr* paa c.  $58^{\circ} 04'$  N.  $8^{\circ} 03'$  E. er nedlagt.  
(Kort Nr. 92, 93, 90 og 91.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2781. Norge. Sør-Trøndelag. Sundet Storfosen—Tyvholmen. Grund.  
(E. f. S. Nr. 16/912. Oslo 1939.)  
En Grund med 3,05 m er fundet 575 m 260° fra *Tyvholmen* Fyr, som er beliggende paa c. 63° 38',5 N. 9° 29' E.  
6m-Kurven gaar fra *Storfosen* og c. 50 m E. om Grunden.
2782. Norge. Bakkesund. Kassholmbåen. Fyr tændt.  
(K. f. F. Nr. 22. Oslo 1939.)  
Paa 60° 07' 42" N. 5° 06' 00" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:
- |                                    |                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Rødt i Pejl. fra 193° til 211°. | 4. Rødt i Pejl. fra 350° til 32°. |
| 2. Grønt i — - 211° - 346°.        | 5. Hvidt i — - 32° - 40°.         |
| 3. Hvidt i — - 346° - 350°.        | 6. Grønt i — - 40° - 54°.         |
- Brændetid: 1. Juli—10. Juni.
2783. Norge. Sletta og Bømmelen. Napholmen Fyr forandret.  
(K. f. F. Nr. 22. Oslo 1939.)  
*Napholmen* Fyr paa c. 59° 38',4 N. 5° 20',7 E. er forandret og lyser nu, som følger:
- |                                  |                                     |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Rødt i Pejl. fra 23° til 33°. | 6. Hvidt i Pejl. fra 154° til 219°. |
| 2. Hvidt i — - 33° - 136°.       | 7. Rødt i — - 219° - 245°.          |
| 3. Rødt i — - 136° - 142°.       | 8. Grønt i — - 245° - 283°.         |
| 4. Hvidt i — - 142° - 147°.      | 8. Hvidt i — - 283° - 285°.         |
| 5. Grønt i — - 147° - 154°.      | 10. Rødt i — - 285° - 294°.         |
- Iøvrigt uforandret.
2784. Norge. Jæren. Obrestad Fyr. Dagsignalstation nedlagt.  
(K. f. F. Nr. 22. Oslo 1939.)  
Dagsignalstationen ved *Obrestad* Fyr paa c. 58° 39' N. 5° 34' E. er nedlagt.  
(Kort Nr. 90.)
2785. Nordsøen. Bovbjærg Fyr W. Drivende Mine.  
(Meddelelse fra Damper «Knud Willemoes».)  
Den 14. September 1939. En drivende Mine observeret Kl. 1820 G. M. T. c. 6 Sm W. for *Bovbjærg* Fyr.  
*Bovbjærg* Fyr: c. 56° 31' N. 8° 07' E.
2786. Nordsøen. Lyngvig Fyr W. Drivende Mine.  
(Meddelelse fra græsk Damper „Flora“.)  
Den 13. September 1939. En drivende Mine observeret Kl. 0625 G. M. T. paa c. 56° 13' N. 4° 32' E., c. 123 Sm W. 1/2 N. fra *Lyngvig* Fyr.
2787. Belgien. Ostende. Fyrs Synsvide nedsat.  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende den 9. September 1939.)  
Synsvidden for *Ostende* Hovedfyr paa c. 51° 14' N. 2° 56' E. er nedsat fra 22 til 13 Sm.
2788. Belgien. Oost Dyck Lys- og Fløjtetønde inddraget.  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende den 9. September 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Oost Dyck* paa c. 51° 20' N. 2° 29' E. er inddraget.

- 2789. Belgien. West-Hinder. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**  
 (Avis provisoire aux navigateurs. Ostende den 9. Septembor 1939.)  
 Som Erstatning for Fyrskibet *West-Hinder*, der er inddraget, er paa  $51^{\circ} 22' 30''$  N.  $2^{\circ} 26' 18''$  E. udlagt en sortmalet Lys- og Fløjtetønde mærket „*West-Hinder*“, og som viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver  $20^s$ , Lys  $10^s$ , Mørke  $2^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ .  
 En rød og sort, vandret sribet Stationstønde mærket „*W. H. I.*“ og forsynet med Ballon er udlagt c. 500 m  $291^{\circ}$  fra forannævnte Lys- og Fløjtetønde.
- 2790. England. Brightlingsea. Vragfyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 1938. London 1939.)  
 Paa Vraget, der ligger sunket paa c.  $51^{\circ} 48' N.$   $1^{\circ} 00' E.$ ,  $0,38$  Sm  $239^{\circ}$  fra *Baleman's* Taarn, er anbragt to grønne, faste Fyr vandret for hinanden.
- 2791. (T). Skotland. Firth of Forth. Bass Rock. Undervandshindringer udlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 1977. London 1939.)  
 I Nærheden af *Bass Rock* er udlagt Undervandshindringer. Det er forbudt at ankre eller navigere indenfor et Omraade, der begrænses, som følger:  
 En Linie fra et Punkt  $3,6$  Sm  $255^{\circ}$  fra *Bass Rock* Fyr  $0,6$  Sm i Retningen  $0^{\circ}$ , derfra  $3$  Sm i Retningen  $60^{\circ}$ , derfra  $2$  Sm i Retningen  $118^{\circ}$  og derfra i Retningen  $170^{\circ}$  til Kysten.  
 En Lystønde vil blive udlagt  $1$  Sm  $300^{\circ}$  fra *Bass Rock* Fyr.  
*Bass Rock* Fyr: c.  $56^{\circ} 05' N.$   $2^{\circ} 38' W.$   
 (Se Tillæg.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

- 2792. (T). Frankrig. La Rance Floden. Baake forsvundet.**  
 (A. a. N. Nr. 34/2253. Paris 1939.)  
 Baaken *Les Zorieux* paa c.  $48^{\circ} 37',8$  N.  $2^{\circ} 01',3$  W. er forsvundet.
- 2793. Frankrig. Ouessant Anduvning. La Basse-Callet. Lystønde genudlagt.**  
 (A. a. N. Nr. 34/2454. Paris 1939.)  
 Lystønden *La Basse-Callet* paa c.  $48^{\circ} 29',5$  N.  $5^{\circ} 08',7$  W. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 33/2445 1939.)
- 2794. England S.-Kyst. Southampton Water. Forholdsregler under Luftangreb.**  
 (N. t. M. Nr. 1979. London 1939.)  
 1. Varsel om et umiddelbart forestaaende Luftangreb gives ved at affyre Nødraketter henholdsvis ved *Calshot* og *Royal Pier*.  
 Varslet er Ordre til at handle, som følger:  
 2. (a). Alle Skibe med et Dybgaaende af op til c.  $6,1$  m skal øjeblikkelig bestræbe sig for at forlade det dybe Løb og søge til det nærmeste Løb med tilstrækkelig Dybde for sikker Navigering.  
 Sænkningen af saadanne Skibe i det dybe Løb maa for enhver Pris undgaas.  
 (b). Hvis under et Luftangreb et Skib, som navigerer i det dybe Løb, bliver alvorligt beskadiget af Bomber eller anden fjendtlig Aktion, skal der øjeblikkeligt gøres alt for at sætte Skibet paa Land klar af det dybe Løb.  
*Calshot*: c.  $50^{\circ} 48' N.$   $1^{\circ} 17' W.$
- 2795. England S.-Kyst. Dartmouth Havn. Kendeligt Taarn.**  
 (N. t. M. Nr. 1940. London 1939.)  
 Et kendeligt c. 20 m højt Vandtaarn er beliggende paa c.  $50^{\circ} 21' N.$   $3^{\circ} 35' W.$ ,  $0,725$  Sm  $257\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Kingswear* forreste Ledefyr.



- 2796. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Undervandshindringer. Lystønder udlægges. Sejlanvisning. Advarsel.**  
(N. t. M. Nr. 1968. London 1939.)
1. Undervandshindringer udlægges i det E.-lige og i det W.-lige Løb.
  2. En Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, udlægges snarest som Afmærkning for Yderenden af Hindringen i det E.-lige Løb.  
Skibe maa kun passere mellem denne Lystønde og *Staddon Point*.
  3. En Lystønde, der viser rødt Et-Blink, udlægges snarest som Afmærkning for Yderenden af Hindringen i det W.-lige Løb.  
Skibe maa kun passere W. om denne Lystønde.
- A d v a r s e l. Skibe vil være i Arbejde i Nærheden af ovennævnte Hindringer, muligvis før Lystønderne er udlagt.  
Alle Skibe skal mindske Farten og navigere med Forsigtighed under Passage af disse Skibe.  
c. 50° 20' N. 4° 09' W.

- 2797. (T). England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bjergningsarbejder genoptaget. Advarsel.**  
(N. t. M. Nr. 1939. London 1939.)  
Vraget af „*Thetis*“ er under Flytning fra c. 53° 32' N. 4° 13' W., c. 7,4 Sm 20° fra *Lynus* Fyr, mod Kysten ved *Redwharf* Bugt c. 13 Sm S. for.  
A d v a r s e l. Alle Skibe skal holde godt klar af Bjergningsskibene.  
(E. f. S. Nr. 31/2291 1939.)

- 2798. Irland S.-Kyst. Keemare Floden. Bull Rock. Taagesignal atter i Virksomhed.**  
(N. t. M. Nr. 1925. London 1939.)  
Taagesignalet ved *Bull Rock* Fyr paa c. 51° 36' N. 10° 18' W. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 23/1745 1939.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2799. (P). Frankrig. Les Sables d'Olonne. Fyr forandres.**  
(A. a. N. Nr. 34/2258. Paris 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret *Jetée de Saint-Nicolas* paa c. 46° 29',2 N. 1° 47',6 W. til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm.
- 2800. (T). Spanien NW.-Kyst. Cabo Finisterre. Radiofyr midlertidig forandret.**  
(B. a. Z. Nr. 206/2656. 's-Gravenhage 1939.)  
Indtil nærmere Meddelelse afgiver Radiofyret ved *Cabo Finisterre* Fyr paa c. 42° 53' N. 9° 16' W. hver 5<sup>m</sup>. følgende Signal:
- |                                 |            |
|---------------------------------|------------|
| a. En Række af Bogstavet F..... | 47 s.      |
| b. En lang Streg.....           | 10 s.      |
| c. Bogstav F een Gang.....      | 3 s.       |
| d. Pause.....                   | 4 m. 00 s. |
| Periode.....                    | 5 m.       |
- (E. f. S. Nr. 15/1114 1939.)

- 2801. Afrika W.-Kyst. Bonny Floden Ånduvning. Baaker findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 1971. London 1939.)  
1. Nedennævnte Baaker findes ikke ved Indløbet til *St. Nicolas* Floden:  
a. Baaken paa c. 4° 18' N. 6° 24' E. b. Baaken c. 1,7 Sm NE. for (a).  
2. Nedennævnte Baaker findes ikke ved Indløbet til *Santa Barbara* Floden og ved Indløbet til *Bartholomeo* Floden:  
a. c. 11,5 Sm E. for (1 a). b. c. 12,6 Sm E. for (1 a). c. c. 18 Sm E. for (1 a).  
d. c. 19 Sm E. for (1 a). e. c. 28,5 Sm E. for (1 a).
- 2802. New Foundland W.-Kyst. Port au Port. Lystønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 1933. London 1939.)  
Lystønden er flyttet c. 1,7 Sm 292° fra den i Kortet angivne Plads til c. 48° 41' N. 58° 50' W., 2,05 Sm 7° fra Triangulationsmærket paa *Shoal Point*.
- 2803. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth Harbour. Baake ødelagt.**  
(N. t. M. Nr. 33/2091. Washington 1939.)  
*Stielman Rocks* Baake paa 43° 04' (00") N. 70° 42' (30") W. er ødelagt.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**
- 2804. Venezuela. Margarita Island. La Sola Island. Oplysning om Beliggenhed.**  
(N. t. M. Nr. 33/2100. Washington 1939.)  
*La Sola Island's* Beliggenhed i Forhold til *Margarita Island* og *Los Frayles* er c. 2,25 Sm 121° fra den i Kortet angivne Position.  
c. 11° 19' N. 63° 33' W.
- 2805. Brasilien. Cabo Frio. Oplysning om Taagesignal.**  
(N. t. M. Nr. 1949. London 1939.)  
Taagesignalet ved *Arthe Fyr* paa c. 23° 01' S. 42° 00' W. afgives nu med *Diaphou*.
- 2806. Argentina. Punta Roja. Baake nedrevet.**  
(N. t. M. Nr. 1893. London 1939.)  
Baaken paa Toppen tæt W. for *Punta Roja* er nedrevet.  
c. 44° 35' S. 65° 22' W.
- 2807. Chile. Magellan Stræde. English Reach. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 33/2101. Washington 1939.)  
Et Skib med et Dybgaaende af 9,1 m rapporterer at have stødt paa en Undervands-hindring paa c. 53° 40' S. 72° 12' W., i Hovedløbet af *English Reach* tværs af *Ruperto Island*. Skibet led betydelig Skade.
- 2808. Peru. Port Samanco. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1956. London 1939.)  
Paa Hovedet af Molen ved *Porto Nuevo Samanco* er paa c. 9° 13' S. 78° 29' W. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 6 Sm. Taarn.
- 2809. Mexiko W.-Kyst. Mazatlan. Rørledning afmærket med Baaker.**  
(N. t. M. Nr. 1902. London 1939.)  
Som Afmærkning for en Rørledning er opført to Baaker henholdsvis 0,93 Sm 20° og 1,1 Sm 32½° fra *Mazatlan Pier* røde, faste Fyr.  
c. 23° 12' N. 106° 26' W.

2810. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Gull Island. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 32/2064. Washington 1939.)  
*Gull Island Fyr* paa c.  $33^{\circ} 57' N.$   $119^{\circ} 49' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $9^s$ . Iøvrigt uforandret.
2811. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Crescent City Harbour. Skær.  
(N. t. M. Nr. 32/2066. Washington 1939.)  
Et Skær med  $3,06$  m Vand ved Middel-Lavvande er fundet paa c.  $41^{\circ} 42' N.$   $124^{\circ} 10' W.$ ,  $3,79$  Sm  $147\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Crescent City Fyr*.
2812. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. St. George Reef. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1973. London 1939.)  
Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *North West Seal Rock Fyr*, der er beliggende paa c.  $41^{\circ} 50' N.$   $124^{\circ} 22' W.$ :  
a.  $11,0$  m— $2,5$  Sm  $125^{\circ}$ .      d.  $6,4$  m— $4,7$  Sm  $107^{\circ}$ .  
b.  $6,4$  m— $3,2$  Sm  $122^{\circ}$ .      e.  $7,3$  m— $5,6$  Sm  $123^{\circ}$ .  
c.  $5,0$  m— $3,5$  Sm  $110^{\circ}$ .

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2813. Korsika. Roccapina Bugt. Baake ødelagt.  
(A. a. N. Nr. 34/2257. Paris 1939.)  
Baaken *Le Prêtre d'Olmelo* paa c.  $41^{\circ} 28',5 N.$   $8^{\circ} 58',2 E.$  er delvis ødelagt, men vil snarest blive genopført.
2814. Italien. Isola di Linosa. Punta Beppe Tuccio Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. N. Nr. 34/4. Genua 1939.)  
*Punta Beppe Tuccio Fyr* paa c.  $35^{\circ} 52' N.$   $12^{\circ} 53' E.$  viser for Tiden hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $7^s$ . Synsvidde: 12 Sm.
2815. Malta. Forbudt Ankringsomraade.  
(Meddelelse fra Marineministeriet.)  
Ankring er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:  
a) *Ricasoli Point Fyr*, b) *St. Elmo* Bølgebryder, c) *Tigne Point Fyr*, d) *Red dome Sliema*, e)  $35^{\circ} 55' 01'' N.$   $14^{\circ} 30' 28'' E.$ , f)  $35^{\circ} 54' 29'' N.$   $14^{\circ} 31' 49'' E.$ , g)  $35^{\circ} 53' 35'' N.$   $14^{\circ} 32' 49'' E.$ , h)  $35^{\circ} 53' 35'' N.$   $14^{\circ} 33' 04'' E.$  og i) *Ricasoli Point Fyr*.
2816. Italien. Adriaterhavet. Isola di Saseno. Fyr forandres.  
(A. a. N. Nr. 33/2. Genua 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyrene ved Indsejlingen til *Porticciolo di S. Nicolo* til henholdsvis at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver  $3^s$  og rødt Lys med En-Formørkelser hver  $3^s$ .  
c.  $40^{\circ} 30' N.$   $19^{\circ} 17' E.$
2817. Jugoslavien. Skerda Island. Fyr forandret.  
(O. Z. P. Nr. 9/252. Split 1939.)  
*Skerda Island Fyr* paa c.  $44^{\circ} 29' N.$   $14^{\circ} 51' E.$  er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $8,4^s$ . Synsvidde: 13 Sm.
2818. Jugoslavien. Telascica Havn Anduvning. Fyr forandret.  
(O. Z. P. Nr. 9/251. Split 1939.)  
*Sestrice Velike Island Fyr* paa c.  $43^{\circ} 51' N.$   $15^{\circ} 12' E.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1,4^s$ , Mørke  $8,6^s$ . Synsvidde: 19 Sm.

2819. **Jugoslavien. Kukuljar Skær. Fyr forandret.**  
(O. Z. P. Nr. 9/250. Split 1939.)  
*Kukuljar Skær Fyr* paa c. 43° 46' N. 15° 38' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 4<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm.
2820. **Jugoslavien. Boka Kotorska. Forbudt Ankringsomraade.**  
(O. Z. P. Nr. 9/247. Split 1939.)  
Ankring er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem *Turska Point Fyr*, *Sv. Dorde Island* og Fyret paa *Perast Havnemole*.  
c. 42° 29' N. 18° 42' E.
2821. **Bulgarien. Sorte Hav. Burgas Bugt. Krestova Skala. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(A. a. Nr. XII-1-1220. Sofia 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Krestova Skala* paa 42° 31' 50" N. 27° 41' 10" E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 25/1873 1939.)
2822. **Syrien. Payas SW. Undervandshindring.**  
(N. t. M. Nr. 1945. London 1939.)  
En Damper rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa c. 36° 44' N. 36° 10' E., 1,75 Sm 216° fra Taarnet ved *Payas*.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2823. **Madagascar E.-Kyst. Manakara Ankerplads. Oplysning om Fyr og Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 1930. London 1939.)
1. a. Det røde, faste Fyr paa c. 22° 08' S. 48° 03' E., c. 0,4 Sm 3° fra *South Manakara* Observationssted, er permanent nedlagt.
  - b. En Grund med 8,5 m Vand ligger paa c. 22° 06' S. 48° 04' E., 1,14 Sm 83½° fra det i (a) nævnte Observationssted.
  2. a. Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink, er tændt paa c. 22° 06' S. 48° 03' E., 45 Sm 15° fra *Farafangana* grønne, faste Fyr.
  - b. 11,0 m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge 2,2 Sm 120° fra (a), skal rettes til 8,5 m.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2824. **(P). Singapore Stræde. Lys- og Fløjtetønde udlægges.**  
(N. t. M. Nr. 1932. London 1939.)  
En Lys- og Fløjtetønde vil i Løbet af den nærmeste Tid blive udlagt paa c. 1° 17' N. 104° 08' E., c. 6,15 Sm 156° fra den sort- og hvidmalede Baake paa *Bukit Pengerang*.
2825. **Formosa W.-Kyst. Daisho To. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1953. London 1939.)  
Paa S.-Pynten af *Daisho To* er paa 23° 11' 22" N. 119° 25' 35" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 40 m. Synsvidde: 9 Sm. Hvidt, rundt Betontaarn.  
Fyret er ubevogtet.

2826. (T). Kina. Chauan Bugt. Undervandshindringer.  
(N. t. M. Nr. 1934. London 1939.)  
Undervandshindringer er udlagt fra *Chauan Head* paa c. 23° 35' N. 117° 19' E. til *Barren Head* c. 4½ Sm 298° fra førstnævnte Punkt.
2827. (T). Kina. Tongsang Harbour. Undervandshindringer.  
(N. t. M. Nr. 1935. London 1939.)  
Undervandshindringer er udlagt i Retningen 270° til c. 1½ Sm fra *Thunder Head*, der er beliggende paa c. 23° 43' N. 117° 35' E.
2828. (T). Kina. Chinchu Harbour. Undervandshindringer.  
(N. t. M. Nr. 1933. London 1939.)  
Undervandshindringer er udlagt paa Linien, der forbinder *Tongbu Fyr* paa c. 24° 53' N. 118° 55' E. og *Chung Chi Point* til c. 10 Sm SW. for forannævnte Fyr.
2829. (T). Kina. Wenchow Floden. Indløb blokeret.  
(N. t. M. Nr. 1931. London 1939.)  
Indløbet til *Wenchow Floden* rapporteres at være blokeret af sænkede Djunker fyldt med Sten.  
c. 28° 00' N. 121° 10' E.
2830. Kurillerne. Kokutan Saki. Taagesignal oprettet.  
(N. t. M. Nr. 1910. London 1939.)  
Ved *Kokutan Saki Fyr* paa c. 50° 52' N. 156° 29' E. er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 24<sup>s</sup>.
2831. New Zealand. North Island. Port Russel. Grund findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 1972. London 1939.)  
8,2 m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa 35° 18' (25") S. 174° 07' (00") E., c. 0,2 Sm S. for *Okiato Point*, eksisterer ikke.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2832. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Slavekysten. Togo. Oplysning om Affattelse af Telegrammer.  
(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsonet.)  
Private Telegrammer til *Togo* skal affattes i klart Sprog (*fransk* eller *engelsk*).
2833. Belgien. Forbud mod Benyttelse af Radiostation.  
(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsonet.)  
Det er forbudt fremmede Skibe og Luftfartøjer paa eller over *belgisk* Territorium at benytte deres radioelektriske Sender, undtagen for saa vidt angaar Nødsignaler og Signaler, der er nødvendige af Hensyn til Navigationen eller for Befordringen af meteorologiske Meldinger.
2834. England. Indskrænkning i Brugen af Sirener og Dampfløjter i britiske Farvande.  
(N. t. M. Nr. 1978. London 1939.)  
Anvendelsen af Sirener og Dampfløjter fra Skibe i *britiske* Farvande skal, naar Signalerne kan høres i Land, indskrænkes til det Minimum, der er nødvendigt for den sikre Navigering.

**2835. England. Regler for Besejling af Strædet ved Dover.**

(Meddelelse fra det britiske Gesandtskab).

Alle Skibe, der befarer *Strædet ved Dover*, skal iagttage følgende Regler:

- a. Skibe til *britiske* Havne og Havne paa *Nordsoens* E.-Side skal passere c. 3 Sømil S. for *Dungeness* og derfra gennem „*The Downs*“.
- b. Skibe til *franske* Havne og Havne paa *Nordsoens* S.-Side skal anduvede *Cap d'Alpreche* for Forholdsordre.
- c. Skibe paa Vej til eller fra Havne paa *Nordsoens* S.-Side skal holde sig E. for 2° 40' E. og Nord for 51° 20' N. Skibe, der ønsker at sejle gennem *Kanalen*, maa holde sig indenfor „*The Downs*“.
- d. Skibe i Havne paa *Frankrigs* N.-Kyst vil af de *franske* Myndigheder modtage nærmere Instruktioner.

**2836. England. Dover Havn. Sejladsforskrift.**

(U. f. s. Nr. 38/2492. Stockholm 1939).

Alle Skibe, som passerer *Dover* Havn, skal holde sig i en Afstand af mindst 1,5 Sm fra Havneindløbet samt vise det internationale Signal KPK.

c. 51° 07' N. 1° 20' E.

**2837. Frankrig. Oplysning om Minefare.**

(Meddelelse fra Marineministeriet.)

Der er udlagt Miner i nedennævnte Omraader, der er farlige for Sejladsen:

1. *Strædet ved Calais.*Skibe, der passerer *Strædet ved Calais* paa Rejse fra *Nordsoen* til *Kanalen* eller omvendt, skal ufravigeligt passere Reden ved *The Downs*, hvor de vil modtage Anvisninger af det *britiske* Admiralitet.Skibe, der kommer fra Vest, skal holde sig saa tæt som muligt til den *engelske* Kyst fra *Dungeness* at regne.

Skibe, som følger nogen anden Rute, gør det paa egen Risiko.

2. *Bankerne ved Flandern.*Skibe bestemt til *Boulogne* og *franske* Havne beliggende E. for *Boulogne* skal,a. hvis de kommer fra *Nordsoen* passere Reden ved *The Downs*, hvor de vil modtage det *britiske* Admiralitets Anvisninger,b. hvis de kommer fra *Kanalen* anløbe *Cherbourg* for der at modtage det *franske* Admiralitets Anvisninger.**2838. Franske Besiddelser i Stillehavet. Portugisiske Kolonier. Oplysning om Affattelse af Telegrammer.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Private Telegrammer til *franske Besiddelser i Stillehavet (Oceanien)* skal affattes i klart Sprog (*fransk* eller *engelsk*)Private Telegrammer og Radiotelegrammer til *portugisiske Kolonier* skal affattes i klart Sprog og modtages kun paa Afsenderens Risiko.**2839. Irak. Oplysning om Affattelse af Telegrammer.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Telegrammer til *Irak* skal affattes i klart Sprog (*arabisk, engelsk* eller *fransk*). Afsenderens Navn (ikke Telegramadresse) skal anføres i Slutningen af Teksten. Telegramadresser maa ikke benyttes.**2840. Italien. Kyststationer lukket.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

*Italienske* Kyststationer er lukket for privat Radiotelegrafkorrespondance.

**2841. Kanada. Oplysning om Adgangsbestemmelser.**

(Meddelelse fra det danske Generalkonsulat i Montreal.)

Skibe, der nærmer sig *kanadiske* Havne, skal holde skarpt Udkig efter Signaler og Inspektionsskibe. Hvis Adgang til Havn er forbudt, vises om Natten tre røde Lys og om Dagen tre røde Kugler lodret over hverandre. Inspektionsskibe vil føre et særligt hvidt og rødt Flag, delt horisontalt og omgivet med en blaa Kant samt, hvis Havnen er lukket, tillige tre røde Kugler lodret over hverandre. Om Natten fører disse Skibe, hvis Havnen er lukket, tre røde Lys lodret over hverandre og, hvis Havnen er aaben, tre hvide Lys lodret over hverandre tilligemed sædvanlige Navigationslys. Alle Ordre eller Signaler, der gives af Inspektionsskibe eller Signalstationer, maa ubetinget adlydes.

**2842. Sverige. Forbud mod Benyttelse af Radiostation.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Det er forbudt fremmede Skibe og Luftfartøjer paa *svensk* Søterritorium eller over *svensk* Territorium at benytte deres radioelektriske Sender. Undtaget er Nødsignaler, Sikkerhedssignaler vedrørende Navigation i Luften samt Telegrammer, der af særlige Grunde er tilladt af Militæret, Lodsvesenet, Toldvesenet og Politiet.

Radiotelefontrafik med Skibe over *svenske* Kyststationer er suspenderet.

**2843. Sverige. Luftfyr slukket.**

(U. f. s. Nr. 38/2519. Stockholm 1939.)

Samtlige Luftfyr paa Ruterne *Stockholm—Malmö* og *Malmö—Göteborg* er indtil videre slukket.

**2844. Sverige S.-Kyst. Patrouillering.**

(Telegram fra Karlskrona.)

*Sverige* har etableret en Patrouillering til Beskyttelse af Neutraliteten langs den *svenske* S.-Kyst fra *Trelleborg* til N.-Spidsen af *Öland*.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
 Korta eller  
 Bogs Nr. *England:*

N 577 Africa. — Approaches to Durban.

R 1427 North America. — Lake Washington ship canal and Seattle harbour.

(Se Tillæg.)

**Tillæg.****II. Sundet. Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2845. (T). Danmark. Sundet. Drogden. Amager Landgrund. Afmærkning midlertidig forandret.**

1. En sort Stage er udlagt 100 m E. for den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Maglebylille Hage*, der er beliggende paa 55° 37' (03") N. 12° 41' (11") E.

2. En sort Stage er udlagt 50 m E. for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Rasmus Møller*, der er beliggende paa 55° 36' (23") N. 12° 41' (26") E.

3. Den yderste røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Dragør Havn*, paa 55° 35' (44") N. 12° 41' (18") E. er flyttet c. 60 m E. efter i Rendens Retning til 4 m-Kurven til 55° 35' (45") N. 12° 41' (22") E.

4. En sort Stage er udlagt 50 m E. for den i (3) nævnte nye Plads for Sømærket *Dragør Havn*.

5. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Kirkesten*, paa  $55^{\circ} 35' (00'') N. 12^{\circ} 41' (12'') E.$  er flyttet E. efter til 6 m-Kurven og ombyttet med en rød Stage med 1 opadvendt Kost. (Se E. f. S. Nr. 42/2771 1939).

6. En sort Stage er udlagt 50 m E. for den i (5) nævnte nye Plads for Sømærket *Kirkesten*.

(Kort Nr. 133, 132 og 130.)

**2846. Danmark. Sundet. Drogden. Dragør Havn. Oplysning om Dybde. Afmærkning inddraget.**

Yderbassinet er oprenset saaledes, at Dybden nu ved normal Vandstand er  $2,8$  m i hele Bassinet.

Dybden i Indsejlingsrenden er  $3,1$  m.

De 6 hvide Stager paa S.-Siden i Yderbassinet er permanent inddraget.

*Dragør Havn*: c.  $55^{\circ} 35',7 N. 12^{\circ} 41',1 E.$

(Kort Nr. 133. Danske Lods, Side 275 og Tillæg Nr. 3, Side 44. Havnelods, Side 52. Som.-Fort., Side 44, Nr. 17.)

**2847. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.**

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning, som følger:

Skydning med Gevær, Rekylgevær og 20 mm Maskinkanon paa Dagene 28., 29. og 30. September d. A. (Almindelig Afspærring).

Ved Skydning med Kanon er det forbudt at besejle Farvandet indenfor Linien *Halk Hoved—Schønheyder Banke—Holst Banke—Barsø*.

De nævnte Dage vil der — 1 Time før Skydningens Begyndelse og til Skydningen er slut — være hejst en Kurveballon paa den i Skydeterrænet værende Signalmast (c.  $55^{\circ} 10',6 N. 9^{\circ} 38',8 E.$ ).

(E. f. S. Nr. 1/36 1939.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2848. Nordsøen. Tyborøn WNW. Drivende Mine.**

(Meddelelse fra Kutteren „Standard“.)

Den 17. September 1939. En drivende Mine rapporteres observeret Kl. 1540 G. M. T. c. 39 Sm WNW. for *Tyborøn*.

*Tyborøn*: c.  $56^{\circ} 43' N. 8^{\circ} 13' E.$

**2849. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Lyngvig Radiofyrt i Virksomhed.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2737 1939 meddeles, at *Lyngvig* Radiofyrt paa c.  $56^{\circ} 03' N. 8^{\circ} 06',4 E.$  er traadt i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 41/2737 1939.)

**2850. Belgien. Oplysning om Lodstjeneste.**

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende. den 14. September 1939.)

E. f. S. Nr. 40/2701 1939 annulleres og erstattes med:

Den belgiske Lodstjeneste for Skibe bestemt til en belgisk Havn ved *Schelle* (*Antwerpen*, *Gent* og nærliggende Havne) samt for Skibe, der vil anløbe *Vlissingen* for Ordre eller Bunkers, er for Tiden ordnet, som følger:

A. *Wielingen* Farvand:

a) Et Lodsartøj krydser mellem *Wandelaar* Fyrskib og *West Hinder* Lys- og Fløjtetønde.

b) Et Lodsartøj er stationeret i Nærheden af *Wandelaar* Fyrskib. (Sidstnævnte Lodsartøj afgiver tillige Lodser for Havnene *Zeebrügge* og *Ostende*).

B. *Oostgat* Farvand.

Et Lodsartøj er stationeret mellem *Oostgat* Ydertønde og *Middensteenbank* Tønde.



## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2851. Østersøen. Undervandshindringer. Sejladsforskrifter. Advarsel.

I Tilslutning til tidligere Meddelelser i E. f. S. Nr. 40/2713 og 41/2751 1939 om det 2 Sm brede Bælte, der strækker sig fra den danske Søterritorialgrænse ud paa internationalt Søomraade S. for de danske Øer mellem Meridianerne 10° 05' E. og 12° 05' E., hvor Fiskeri er udelukket paa Grund af udlagte Hindringer, bekendtgøres nu over *Rügen Radio*, at dette Omraade ogsaa er farligt for Skibsfarten.

Endvidere bekendtgøres: Gennemfart fra *Store-Bælt* er kun mulig ved fra en Strækning mellem 1,5 og 2 Sm retv. E. for *Kels Nor* paa Kurs retv. S. at udsejle en Distance paa 5 Sm, hvorefter Sejladsen kan foregaa frit. Gennemfart fra *Lille-Bælt* er kun mulig ved at holde N. og W. om *Bredegrund*.

(E. f. S. Nr. 40/2713 og 41/2751 1939.)

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Den store Succes



CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

NEW EDITION

*Scandinavian Shipowners*

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK



Forsikrings-Aktieselskabet  
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899  
Aktiekapital 8 Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
*(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)*  
**AALBORG**  
 LLOYD'S AGENT  
 Telefon: 4120 Statstelefon: 16 Telegram-Adr. »Maritime«

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**  
 INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
**EDSVOREN SKIBSMÆGLER**  
 LLOYD'S AGENT  
 (GRUNDLAAGT 1878)  
**FREDERICIA**  
 Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464  
 The Bos Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

**JOHS. UTZON**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**  
 Telefon 2075 & 2200 Statstelefon 2 Telegram-Adresse: »UTZON«

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
 ETABLERET 1878  
 INDEHAVER: A. SØRENSEN  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**  
 Telegramadresse: OHLSSON Telefon Nr. 6

## AARHUS

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

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
 Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**  
 Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

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

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
 INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
 STATS AUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
**RANDERS**  
 Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
 Telegram-Adresse: Broker

**Carl v. d. Hude,**  
 Edsv. Skibsmægler  
 Etableret 1878  
**Aarhus**  
 Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

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

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
 SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**  
 British Vice-Consulate for Lolland-Falster  
 Landmandsbankens Bandholm Agentur Telefoner 11 & 41 Telegram-Adresse: »HOVMAND«

## RUDKØBING

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

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING  
 SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**  
 Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 608

## SKIVE

**AAGE BERING**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SKIVE**  
 TELEFON 386 & 786 TELEGRAM-ADR. "MÆGLEREN"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 39

TORS DAG 28. SEPTEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SITUATIONEN

Situationen i al sin Forvirring kunde jo unægtelig Snok give Anledning til forskellige Kommentarer og Bemærkninger, men Danmark er et neutralt Land og saa længe Vaabnene taler, tier ogsaa Kommentarerne herfra. Der er kun for os den Opgave at passe vor daglige Dont saa godt som muligt og iøvrigt leve saa stille som overhovedet tænkeligt. Udenrigsminister Munch har tidligere sagt det, at det gælder for os at være saa ubemærkede som muligt. Mussolini har talt om at tie og arbejde. Intet Menneske i Verden kan i Øjeblikket se, hvilke Konsekvenser de sidste Begivenheder vil faa for Udviklingen.

Med Hensyn til Skibsfartens Kaar, da synes det som om de sidste Begivenheder først med Opbringning af de to finske Skibe af Tyskerne, der førte dem til Hamburg og derefter tyske Ubaades Sænkning af de svenske Dampere »Gertrud Bratt« og »Silesia« samt af de to finske Baade »Martti Ragna« og Dampere »Walma« — omtalt andet Steds i Bladet — skal give Anledning til en indgaaende Drøftelse af de neutrale Skibes og deres Lasters Kaar i Krigstid.

Sænkningen af de skandinaviske Skibe har i alt Fald overalt i de respektive Lande vakt den største Opmærksomhed. Spørgsmaalet er af overordentlig Vigtighed at faa klaret, for i Tilfælde af at man nu fra tysk Side betragter disse Varer som Kontrabande, er det for den neutrale skandinaviske Handel og Skibsfart et meget alvorligt Slag.

Men det synes ogsaa i Modstrid med de Udtalelser, som den tyske Minister von Hassel under sit Besøg for nylig har fremsat overfor alle fire nordiske Lande, idet han pointerede, at Tyskland vil respektere disse Landes Neutralitet og hidtidige normale Handel, ogsaa til de krigsførende Lande. Deri ligger, at man vil respektere Eksporten af de livsvigtige Produkter, som de enkelte Lande sender til England.

Det centrale Spørgsmaal er, om Træ og Cellulose skal betragtes som Kontrabande. Det findes hverken anført paa den engelske eller den tyske Kontrabandeliste, men fra tysk Side gøres nu gældende, at det falder ind under Begrebet: Raavarer.

Fra svensk Side hedder det: »Den Fortolkning af Kontrabandebegrebet, som man fra tysk Side har anvendt, maa føre til, at der faktisk intet findes udenfor Kontrabandelisten. Fortsætter man paa denne Maade, betyder det kort og godt, at vort Lands Eksport lammes. Konsekvenserne, som dette medfører, behøver vi ikke at angive nærmere.«

»Det maa,« hedder det videre i det svenske Blad »Aftonposten«s Kommentarer, »forudsættes, at saavel den svenske som de andre nordiske Landes Regeringer sætter al deres Kraft ind paa at faa deres Staters Ret til neutral Udenrigshandel respekteret. Her maa der ikke herske nogen Tøven, og alle Forholdsregler maa træffes for i videst mulig Udstrækning at skabe Tryghed for vore Søtransporter.«

Sænkningen af »Gertrud Bratt« har i Sverige atter bragt Spørgsmaalet om Konvojering frem til Debat. Meningerne om Konvojering har hidtil været delte, og man har nærmest anset det for en Fordel, at Skibene kunde gaa alene over Havet, idet man saa regnede med, at de vilde blive behandlet velvilligere. Man

har imod Konvojerings-Princippet anført, at Deltagelse i en Konvoj naturligvis medfører, at Skibet kan sænkes uden Varsel eller Undersøgelse, og har derfor nødig villet beslutte sig hertil.

Hvis Tyskland imidlertid fastholder, at en saa stor og vital Eksportartikel som Cellulose og Træmasse er Krigskontrabande, er der næppe anden Udvej, mener man i Dag i Sverige, end at give sig ind under Konvojeringsystemet, da Landets Økonomi ellers rykkes i farlig Grad. Endnu større bliver Faren, hvis man fortolker Begrebet Raavarer derhen, at ogsaa Træ maa opfattes som Kontrabande. Sveriges Export af Træ, Cellulose og Papirvarer beløber sig til omkring 150 Mill. Kr. om Aaret og er en af Sveriges allervigtigste Indtægter.

I Finland ser man paa samme Maade paa denne Sag. I norske Rederkredse er man ligeledes af den Opfattelse, at Cellulose og Træmasse ikke kan betragtes som Kontrabande, men ogsaa i Norge har den tyske Legation taget det modsatte Standpunkt og hævdet, at det er Kontrabande. Heroverfor er hævdet, at neutrale Skibe med Trælast er lodset gennem Minespærringen syd for de danske Øer uden Protest fra de tyske Skibes Side. Den tyske Legation i Stockholm har endvidere anført, at i Modsætning til absolut Kontrabande sænkes eller beslaglægges betinget Kontrabande kun, hvis Lasten er bestemt til fjendtlig Havn.

### SPØRGSMÅLET OM KONTRABANDE

Det er allerede meget betydelige Tilbageholdelser, der findes i England. I den Uge, der sluttede den 16. September, er saaledes blevet tilbageholdt omtrent 110,000 Tons Kontrabandeverer. Den samlede Værdi af disse Varer anslaaes til over 1/2 Mill. Lstr. Den Mængde Manganolie, der er beslaglagt siden Krigens Udbrud, beløber sig nu til over 30,000 Tons, hvilket er omtrent 7 pCt. af Tysklands samlede Aarsindførsel af denne Vare, som er af stor Betydning for Fremstillingen af en særlig Slags Staalarter.

Beslaglæggelserne omfatter ogsaa 20,000 Tons Petroleumprodukter, 15,500 Tons af baade Jernmalm og Aluminiummalm, samt 10,000 Tons Fosfat.

Angaaende Spørgsmaalet om Opbringelsen af neutrale Skibe, der er beslaglagt af Kontrabandekontrollen, forklares det, at man under normale Forhold kun vil beslaglægge Varer, der mistænkes for at være Kontrabande, og at Skibene, som har medført disse Varer, vil faa Lov til at fortsætte Rejsen, saasnart Varerne er udlossede. Det paapeges, at intet neutralt Skib er blevet konfiskeret siden Fjendtlighedernes Udbrud, og det kan anses for sikkert, at intet Skib vil blive beslaglagt, der har indtaget sin Ladning, før Krigen begyndte.

Men derfor kan der blive Vanskeligheder nok endda.

### TYSKLANDS STORADMIRAL OM MINER OG U-BAADSKRIG

Den tyske Storamiral v. Raeder, Øverstbefalende i den tyske Krigsmarine, har overfor det hollandske Blad »Allgemeen Handelsblad« fremsat nogle Udtalelser om den tyske Ubaadskrig. Paa et Spørgsmaal om Tysklands Opfattelse af Kontrabande svarede han: Tyskland bestræber sig paa at skaane den neu-

trale Handel saa vidt muligt. Det var derfor villigt til kun at betragte Krigsmateriel som egentlig Kontrabande. Da England imidlertid havde offentliggjort en Kontrabandeliste, ifølge hvilken ogsaa Stoffer, der er anvendelige til fredelige Formaal, skal være ubetinget Kontrabande, har Rigsregeringen set sig nødsaget til at udfærdige en lignende Liste.

Endvidere erklærede Storamiralen, at de ved de danske Bælter og Sunde udlagte Minespæringer kun skulde tjene til at afværge fjendtlige Aktioner i Østersøen, hvilket fremgik af den etablerede Lodstjeneste. Anvendelsen af Miner vilde blive holdt strengt inden for de af Haagkonventionen fastsatte Rammer.

### FRAGTNÆVNET

Folketingsudvalget angaaende Udvidelsen af Fragnævnet indstillede Forslaget til uforandret Vedtagelse. Og forleden blev Forslaget vedtaget ved 2. Behandling i Folketinget.

Herunder udtalte det konservative Medlem, Direktør *Boeck-Hansen*, at naar hans Parti har kunnet tiltræde Udvalgets Indstilling, er det, fordi man er kommet til den Opfattelse, at Ministeren er enig med Partiet i, at Nævnet ikke skal være større end nødvendigt for ikke at komme til at arbejde for tungt og om, at Redernes Mening i Nævnet altid vil være af afgørende Betydning for Arbejdets Gang, samt endelig, at man er enig med Ministeren i, at de store Erhverv, der har virkelig Interesse i Befragtning af Skibene, bliver repræsenteret. Hvis Arbejdernes Erhvervsraad skal repræsenteres i Raadet, burde det efter Talerens Mening være ved en af Søens arbejdende Folk; han kunde godt forstaa, at de ogsaa gerne vil være med i dette Nævn, der skal tjene til Bevarelse af Skibsfarten, deres Erhverv.

Handelsminister *Kjærboel* svarede overfor Direktør *Boeck-Hansens* Bemærkninger om Redernes Indflydelse i Nævnet, at Ministeren i Udvalget har henvist til, at han i Forslaget har taget alt det Hensyn til Rederne, som der kunde tages.

### BESKYTTELSE AF DE NEUTRALES HANDEL

Chamberlain udtalte forleden i Parlamentet, at den Britiske Flaadepolitik's første Maal var at ødelægge Fjendens Krigsskibe og samtidig beskytte Englands og de neutrales Handel: »De neutrales Interesser falder i Virkeligheden sammen med vore egne. I Krig som i Fred er vort Liv afhængigt af en ubrudt Handel, og vor fundamentale Politik gaar ud paa, saavidt det er muligt, at opretholde de normale Handelsbetingelser. Undertrykkelsen af Handel med Kontrabande maa nødvendigvis medføre visse Ubehageligheder for de neutrale, men det er vor Agt at reducere disse Ubehageligheder til et Minimum.«

Chamberlain forklarede videre, at den britiske Kontrol kun blev udøvet i Overensstemmelse med Principperne i Folkeretten, saaledes »at der ikke vilde blive grebet ind overfor et neutralt Lands normale Behov af Varer til eget Forbrug«.

»Omfanget af vore Forberedelser, og vor Tilkendegivelse af, at vi baserer vore Forberedelser paa den Antagelse, at Krigens Varighed vil blive mindst 3 Aar, indebærer, at vor Styrke efterhaanden maa forøges, saaledes at vi er i Stand til at imødegaa, hvad der end maatte komme,« udtalte den engelske Premierminister til Slut.

### SKIBSFARTEN PAA FÆRØERNE

I den af det i 1938 nedsatte Udvalg angaaende Færøernes Erhvervsforhold afgivne Betænkning omtales ogsaa Skibsfarten paa Færøerne. Det oplyses, at den samlede Fart i 1937 udgjorde 162 Skibe og 116,578 Netto Reg. Tons, hvoraf var 102 Skibe og 86,408 Tons Rutebart. Fiskefartøjer er ikke medregnet.

Norske Skibe har udført Halvdelen af Farten, herunder den største Del af Farten paa England og Sydeuropa samt Halvdelen af de regelmæssige Anløb af Færøerne (Rutebaaden Bergen—Thorshavn—Reykjavik og retur anløber Thorshavn hver Lørdag). Sejllhyppigheden har været omtrent den samme for det øvrige Danmark som for hvert af Landene Island, Norge og England, hvorimod Skibenes Tonnage er noget mindre for Norge og en Del mindre for England. Dette forklares igen ved Ruteskibenes betydelige Andel i Trafikken, idet der ikke er fast Forbindelse paa England, og idet Forbindelserne til Danmark og Island til dels har været besørget af D. F. D. S.s Baade, som er større end de andre Rutebaade.

Af særlig vital Betydning for Færøerne er de faste Skibsforbindelser, navnlig Forbindelserne med København og England, i anden Række Forbindelserne med Norge og Island. Færøerne drager her Fordel af Beliggenheden paa Vejen til Island, idet bade Ruten København—Reykjavik og Ruten Bergen—Reykjavik passerer saa nær forbi Færøerne, at Anløb af Thorshavn betaler sig, og Færøerne faar derved hyppigere og bedre Forbindelser med Omverdenen, end en Rute alene paa Færøerne vilde kunne præstere.

Havneforholdene giver ikke Udvalget Anledning til at stille Forslag, da de herhenhørende Spørgsmaal har fundet og finder deres Løsning ad anden Vej, særlig ved de gennem Regering og Lagting fra Tid til anden indgaaede Overenskomster, men Udvalget gør opmærksom paa, at for Passagerbefordringen mellem Færøerne og København samt Færøerne og Udlandet vilde det selvsagt være en Behagelighed, om der var hyppigere og hurtigere Forbindelser, men i erhvervsmæssig Henseende er dette Spørgsmaal underordnet, navnlig da Færøernes klimatiske Forhold, de lokale Kommunikationsforhold og Hotelforholdene i hvert Fald foreløbig maa antages at ville vanskeliggøre en Udvikling af Turistbesøg paa Øerne.

### DE DRIVENDE MINER

Fra Søværnskommandoens Pressetjeneste er der udsendt følgende Redegørelse for, hvorledes Kampen føres mod de drivende Miner:

De store vidtstrakte Minefelter, begge de krigsførende Parter har udlagt i de Farvande, der mod Vest og Syd grænser op til vore Kyster, har selvsagt hurtigt gjort Problemet: de drivende Miner og Sikringen derimod aktuelt.

Minen er ubetinget et overordentlig farligt Vaaben, og da den som Regel er det første af Søkrigens Vaaben, der bliver bragt i Anvendelse, er det ogsaa den, der kræver de første Ofre blandt neutrale Søfolk og Fiskere, der intetanende sejler ind i de udlagte, uafmærkede Minefelter.

Minens Farlighed er imidlertid normalt meget begrænset, idet den — efter de internationale Rettsregler — kun maa kunne bringes til Eksplosion, saalænge den er forankret og staar nogle Meter under Havoverfladen. I en af Haag-Konventionerne, som saa godt som alle Lande har tiltraadt, staar der saaledes: »Det er forbudt at udlægge selvvirkende forankrede Miner, der ikke bliver uskadelige, saasnart de river sig løs fra deres Fortøjninger.«

Denne Forordning overholdes som Regel altid, men da der ikke gives en Mekanisme, der ikke kan svigte i det afgørende Øjeblik, bør enhver drivende Mine eller iland-drevne Mine betragtes som farlig, og det maa saa indtrængende som muligt henstilles til Uvedkommende at lade være med at »pille« ved fundne Miner, men overlade Behandlingen deraf til den af Marinen etablerede Minesøgnings- og Minesprængningstjeneste.

Denne specielle Mineeftersøgningstjeneste, der er blevet bygget op paa Basis af de Erfaringer, Marinen indhøstede under og efter den forrige Krig, hvor mere end 10,000 Miner blev uskadeliggjort langs vore Kyster og i vore Farvande, udføres dels af Luftfartøjer, dels af Marinens egne Skibe og Fortøjer, dels af Motorbaade, der er blevet stillet til Disposition af Motorhaadsforeningen, og dels af lejede Fiskerkuttere. Særlig disse sidste egner sig erfaringsmæssigt godt til dette Arbejde, især naar de føres af lokalkendte Fiskere, der er fortrolige med Strømforhold m. m. i de forskellige Farvandsafsnit.

For Tiden er saaledes fire Luftfartøjer og syv Fiskerkuttere foruden nogle af Marinens Skibe og Motorbaade dagligt beskæftigede med Mineeftersøgning i Sundet, Bælterne og ved Esbjerg, og flere Partøjer vil straks blive sat ind, saafremt man kan forvente, at Minerne vil vise sig i andre Farvandsafsnit.

Det er imidlertid ikke nødvendigt at raade over et meget stort Antal Partøjer for at kunne præstere en effektiv Eftersøgning. I 1914—18, hvor man endda ikke havde Luftfartøjer til Disposition til dette Arbejde, raadede man i Storebælt kun over fire Afsøgningsfartøjer foruden en regelmæssig Afsøgning Syd for Færgeruten kort før Mørkets Frembrud, naar det var sønden Vand, og dog naaede kun een af de 131 Miner, der blev fundet drivende i Store-

bæll, op Nord for Færgeruten. Alle de andre blev uskadeliggjort, inden de naaede saa langt.

Til at uskadeliggøre de Miner, som man enten finder drivende, eller som allerede er drevet i Land paa Kysterne, er der udstationeret forskellige Minehold bestaaende af uddannede Minører rundt omkring i Landet, og saasnart en Mine er fundet, bliver det nærmeste Hold dirigeret til Stedet enten med Fartøj eller over Land, hvorefter Minen bliver sprængt eller uskadeliggjort paa anden Maade. Disse Minehold har allerede adskillige Gange været i Virksomhed.

Vi kom igennem Krigen 1914—18, uden saa meget som et eneste Skib — saavidt vides — blev ødelagt af drivende Miner i de vidtstrakte danske Farvande. Fra Marinens Side vil der naturligvis i den nuværende Situation blive gjort alt, hvad der kan gøres, for at naa frem til det samme Resultat. Det nødvendige og det til Formålet hedst egnede Materiel er allerede sat ind i Jagten paa de drivende Miner, og mere vil blive sat ind, saafremt Forholdene kræver det, saaledes at Marinen nu som før efter bedste Evne kan virke til Gavn for Samfundet ved at sikre vor livsvigtige Skibsfart og vort Fiskeri mod Faren fra de drivende Miner.

## MEDELELSER FRA HANDELSMINISTERIET

### Handelsministeriet meddeler:

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet oplyser:

Italienske Kyststationer er aller aabnet for privat Korrespondance. Radiotelegrammer modtages kun paa Afsenderens Risiko.

Telegramadresser maa ikke benyttes som Underskrift i Telegrammer til Letland.

### Britiske Søfartsbestemmelser.

Handelsministeriet meddeler den 23. ds.:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra Gesandtskabet i London under Dags Dato modtaget et saalydende Telegram:

#### Admiralty announces:

1. Shipping is hereby warned that all upchannel traffic proceeding through Dover straits if bound for

- A) British ports must pass about three miles southeast of Dungeness and thence through the Downs.
- B) Ports on east side of North Sea must pass about three miles southeast of Dungeness thence through the Downs after which they must keep north of latitude 51 degrees 20 minutes north until east of longitude 2 degrees 40 minutes east.
- C) French ports must close Boulogne to receive instructions.

2. Ships wishing to pass down Channel from ports east of longitude 2 degrees 40 minutes east must pass north-east of latitude 51 degrees 20 minutes north longitude 2 degrees 40 minutes east there after keeping north of latitude 51 degrees 20 minutes north and thence through the Downs and to a position three miles southeast of Dungeness.

3. Vessels voyaging between east and south coast ports of England and French ports between Boulogne and longitude 2 degrees 40 minutes east must proceed from the Downs to a position three miles southeast of Dungeness thence to Boulogne passing south of the Ridge.

4. Vessels in ports on the north coast of France will be instructed how to proceed to Boulogne by the French Authorities.

5. Ships wishing to anchor must do so either in the Downs or in Dungeness east roads.

6. Ships disregarding these traffic regulations do so at their own peril.

Meddelelse om foranstaaende er udsendt over Statsradiofonistationerne samt som OXXO-Telegram over Kyst-

stationerne Blaavand Radio, København Radio, Lyngby Radio og Thorshavn Radio 2 Gange i Forbindelse med Udsendelse af Trafiklister.

### Albanske Havne.

#### Handelsministeriet meddeler:

Der er udstedt Forbud mod Anløb af de to albanske Havnebyer Durazzo og Valona. Forbudet gælder baade for Handelsskiibe og Lystfartøjer.

Der tilstedes kun Adgang for Fartøjer, som bevisligt behøver at anløbe og som har opnaaet forudgaaende Tilladelse dertil af de albanske Havnemyndigheder.

Det danske Gesandtskab i London har meddelt, at der er etableret Undersøgelsestjeneste paa Themsen og Medway for Skibe, der ønsker at anløbe Londons Havn.

Herefter maa alle Skibe underkaste sig Undersøgelse, for der tillades dem Indsejling i Havnen.

Undersøgelsesskiibe vil blive stationeret mellem »Nore« Fyrskib og Sheerness og mellem »Nore« Fyrskib og Scars Elbow, Canvey Island og Themsen.

Alle indgaaende Skibe vil blive undersøgt og vil modtage Instruktioner fra Undersøgelsesofficeren med Hensyn til Indsejling i Havnen.

Undersøgelsesskibene kan identificeres paa følgende Maade:

Om Dagen: Et særligt Flag (hvidt og rødt, delt horisontalt, og omgivet af en hlaa Kant) paa Fortoppen samt det hlaa Nationalflag (Blue Ensign).

Om Natten: Foruden de almindelige Navigationslys, 3 hvide Lys, anbragt lodret over hinanden med en indbyrdes Afstand af 6 eng. Fod, paa et Sted, hvor de er synlige hele Horisonten rundt.

Naar Havnen er lukket for Sejlads, vil følgende Signaler blive hejst:

Om Dagen: Foruden de ovenfor nævnte Flag, 3 røde Kugler, anbragt lodret over hinanden med en indbyrdes Afstand af 6 eng. Fod, paa et Sted, hvor de kan ses hele Horisonten rundt.

Om Natten: Foruden de almindelige Navigationslys, 3 røde Lys, anbragt lodret over hinanden med en indbyrdes Afstand af 6 eng. Fod.

Skibsredere og Agenter hør til The Dock and Traffic Manager, Port of London Authority, London E. C. 3., give Oplysninger om deres Skiibes sandsynlige Ankomsttid med Kancelliheder om Skibenes Udsende, saaledes at de i Tide kan identificeres. Undladelse af at gøre dette vil kunne foraarsage Forsinkelse af Skibene.

### Fransk Marokko.

#### Handelsministeriet meddeler:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra Gesandtskabet i London modtaget Underretning om, at det britiske Admiraltet har udsendt følgende Meddelelse angaaende Indskrænkninger i Besejlingen af fransk Marokko:

»Entry into French Territorial Waters off the coast of Morocco is prohibited. Authority to enter then must be requested from Signal Stations established in the lighthouses at Casablanca. All ships must make themselves known to the Naval Examination Service and must take on board a pilot, who will show them their anchorage. Any ship not obeying these orders will be liable to be fired on by shore batteries or warships.«

Admiraltetet har endvidere udsendt følgende Meddelelse angaaende Indskrænkning i Besejlingen af Bizerta:

»Entry into Territorial Waters of France between Bec de l'Aigle and Cape Camarat is prohibited to all French merchant ships and all foreign warships and merchant ships. Permission to enter must be requested from Signal Stations. Ships disregarding these orders are liable to be fired on by shore batteries and warships. All ships wishing to call at Bizerta must wait for a pilot one mile to the north of the Northern Channel. Entry at night is prohibited except by authority which must be obtained from the Prefet Maritime.«

## MEDELELSER FRA DANSK

### De engelske Eksport-Forbud

I en Indberetning fra det danske Generalkonsulat i London redegøres for nogle Enkeltheder i den Bekendtgørelse, som det engelske Handelsministerium har udstedt i Tilslutning til Eksport-Forbud-Loven af 1. September. Som bekendt blev Udførsel af forskellige Metaller, Bomuld, Hør, Hamp, Jule, forskellige Olier, Gummi og andre Raavarer forbudt, medmindre der foreligger særlig Tilladelse i Form af Licens fra Handelsministeriet.

Ved Bekendtgørelsen blev Udførsel af en betydelig Række andre Varer ligeledes forbudt; for visse Varers Vedkommende gælder Forbudet mod Eksport til alle Destinationer, for andre Varer gælder Forbudet kun Eksport til specielle Omraader eller Bestemmelsessteder, dog saaledes, at Eksport kan finde Sted i Henhold til Udførselstilladelse.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

Enhver udstedt Eksport-Licens kan dog paa et hvilket som helst Tidspunkt tages tilbage af Handelsministeriet.

Ansøgninger om Udførselstilladelse skal af den engelske Eksportør rettes til *The Export Licensing Department, Board of Trade, 80—82, Pall Mall, London S.W. 1.* for alle Varer, med Undtagelse af Kul, Koks og fahrikeret Brændsel. For de sidstnævnte Varer skal Ansøgninger adresseres saaledes:

London: A. H. McBryde, Mines Department, Dean Stanley Street, Millbank, London S.W. 1

(for alle Havne, der ikke henhører under nedennævnte Distrikter).

Cardiff: I. W. Parker, 58, Park, Cardiff  
(for Havne fra Exeter til Aberystwyth incl.).



**Liverpool:** W. Woodfin, Royal Liver Buildings, Pier Head, Liverpool  
(for Havne fra Carnarvon til den skotske Grænse ved Solway Firth).  
**Glasgow:** W. D. Fuller, Coalowners' Association of Scotland, 100, Wollington Street, Glasgow  
(for alle skotske Havne).  
**Newcastle:** L. Robson, 36, Great North Road, Newcastle-on-Tyne  
(for Havne fra Whitby til Boston, lesborough, incl.).  
**Hull:** A. Westlake, Ferres Chambers, 22, Whiteflagate, Hull  
(for Havne fra Whitby til Boston, incl.).

### Fransk Kontrabande-Kontrol

Den franske Lovtidende bringer et Dekret, hvorefter det kan kræves, at Ejerne af Varer, der befinder sig om Bord paa Skibe, som visiteres i franske Farvande, eller Ejernes Repræsentanter skal underskrive et Bevis til Garanti for, at de paagældende Varer er bestemt til et neutralt Land, og at de hverken direkte eller indirekte vil blive genudført til et fjendtlig eller et af Fjenden besat Land. Disse Beviser skal kvitteres af Konsulen paa Bestemmelsesstedet. Hvis denne Kvittering ikke indhentes, skal der betales en Sum, der er lige det femdobbelte af de paagældende Varers Værdi paa det franske Marked.

### Minespærringer i Hvidehavet og den finske Bugt

Handelsministeriet meddeler, at det gennem Udenrigsministeriet fra Gesandtskabet i Moskva har modtaget Indberetning om, at Udenrigskommissariatet har meddelt, at Sejlads er forbudt i en Zone ved Indløbet til Hvidehavet. Zonen begrænses af rette Linier mellem følgende Punkter:  
A 68 Gr. 34 Min. Nord, 43 Gr. 26 Min. Øst,  
B 68 Gr. 34 Min. Nord, 42 Gr. Øst,  
C 66 Gr. 48 Min. Nord, 42 Gr. Øst,  
D 66 Gr. 48 Min. Nord, 43 Gr. 42 Min. Øst,  
E 67 Gr. 09 Min. Nord, 43 Gr. 52 Min. Øst.  
Endvidere er der udlagt Minespærringer i den finske Bugt Øst for Linier gennem følgende Punkter:  
A 60 Gr. 08 Min. Nord, 29 Gr. Øst,  
B 60 Gr. 02 Min. Nord, 29 Gr. Øst,  
C 59 Gr. 58,5 Min. Nord, 28 Gr. 55,5 Min. Øst,  
D 59 Gr. 55 Min. Nord.

### Udvidet Spærring i det sydlige Øresund

Marineministeriet meddeler Torsdag Formiddag: Det tyske Minefareområde i Sundets sydlige Indgang er udvidet mod Syd, saaledes at det nu afgrænses af følgende Punkter:  
55 Gr. 5,5 Min. Nord, 12 Gr. 21,3 Min. Øst, 55 Gr. 4 Min. Nord, 12 Gr. 34 Min. Øst, 55 Gr. 14 Min. Nord, 13 Gr. 02 Min. Øst, 55 Gr. 19 Min. Nord, 12 Gr. 58,2 Min. Øst, 55 Gr. 19 Min. Nord, 12 Gr. 54,5 Min. Øst, 55 Gr. 18,2 Min. Nord, 12 Gr. 54 Min. Øst.

### Salg af tysk Tonnage til Mexico

Efter hvad der meddeles, føres der for Tiden Forhandlinger om Køb af et Antal tyske Tankbaade og andre Skibe, der har søgt Tilflugt i mexicanske Farvande. Det vides, at mindst 7 Skibe opholder sig i mexicanske Havne, deriblandt to 10,000 Tons Tankbaade.

### Lettisk Lov om Benyttelse af Handelsskibe

Det danske Gesandtskab i Riga meddeler, at en den 4. September offentliggjort lettisk Lov, der er traadt i Kraft samme Dag, betitlet: »Lov om Transaktioner med Handelsskibe«, indeholder følgende Bestemmelser:

1. Det er forbudt uden Finansministerens Tilladelse at stille lettiske Handelsskibe under fremmed Flag eller at sælge, bortfragte eller paa anden Maade stille Handelsskibe til Raadighed for en udenlandsk Stat eller udenlandsk Person. Finansministeren er berettiget til at lade dette Forbud gælde ogsaa Skibe, for hvilke der allerede for Udsledelsen af nærværende Lov er afsluttet Kontrakt.

2. Finansministeren er bemyndiget til mod et af ham fastsat Fragtbetøb og for et af ham fastsat Tidsrum at disponere over hvilken som helst Enhel af den lettiske Handelsflaade eller anvende dennes Skibe til enkelte Rejser.

3. I Tilfælde af herimod stridende Handlinger kan Finansministeren paalægge de skyldige Personer Pengebøder paa indtil Værdien af det paagældende Skib.

4. Finansministeren er bemyndiget til at udstede Instruktioner for Lovens Anvendelse og udnævne befuld-mægtigede for Skibsfarten.

### Skibsfarten i Kanalen

Handelsministeriet meddeler Lørdag Aften: Gennem Udenrigsministeriet har man fra Gesandtskabet i London under Dags Dato modtaget et saalydende Telegram:

Det britiske Admiralitet meddeler:

- 1) Alle Skibe, der befarer den engelske Kanal for østgaaende, skal for Sejladsen gennem Doverstrædet iagttage følgende Regler:
  - a) Skibe til britiske Havne skal passere ca. 3 Sømil sydøst for Dungeness og derfra gennem The Downs.
  - b) Skibe til Havne paa Nordsøens Østside skal passere ca. 3 Sømil sydøst for Dungeness, derfra gennem The Downs og derefter holde sig nord for Breddeparallelen paa 51 Gr. 20 M. n. indtil Meridianen paa 2 Gr. 40 Min. ø. Lgd. er passeret.
  - c) Skibe til franske Havne skal anduvede Boulogne for Forholdsordre.
- 2) Skibe, der ønsker at passere Kanalen for vestgaaende fra Havne øst for Meridianen paa 2 Gr. 40 Min. Øst, skal passere Nordøst om Punktet 51 Gr. 20 Min. nordlig Bredde til 2 Gr. 40 Min. østlig Længde, derefter holde sig nord for Bredde-Parallelen paa 51 Gr. 20 Min. Nord og derfra styre gennem The Downs til et Punkt tre Sømil Sydøst af Dungeness.
- 3) Skibe paa Rejse mellem Havne paa Østkysten eller Sydskysten af England og franske Havne mellem Boulogne og 2 Gr. 40 Min. østlig Længde skal fra The Downs styre til et Punkt tre Sømil Sydøst af Dungeness og derfra til Boulogne syd om The Ridge.
- 4) Skibe i Havne paa Frankrigs Nordkyst vil af de franske Myndigheder modtage Instruktioner om, hvilken Rute der skal følges til Boulogne.
- 5) Ankring er alene tilladt i The Downs eller i Farvandet øst for Dungeness.
- 6) Skibe, der undlader at iagttage disse Regler, gør det paa egen Risiko.

### Opfordring til svenske Skibe

Gennem Statens Informationsbureau har det svenske Kommercekollegium og Chefen for Marinen udsendt følgende Meddelelse:

Efter at den svenske Dampner »Gertrud Bratt« paa Rejse til England med en Ladning Træ i Dag er blevet prajet og sænket af en tysk U-Baad ved den norske Kyst paa en Afstand fra Land, der iflg. forskellige Oplysninger er blevet angivet til 8 eller 15 Sømil, opfordres samtlige svenske Handelsfartøjer til saa vidt muligt at holde sig inden for neutralt Territorialfarvand.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Prins Axel Kontreadmiral i Flaaden

Ved kongelig Resolution er Prins Axel blevet udnævnt til Kontreadmiral i Flaaden. Prinsen, der blev Søofficer i 1908 og som i 1935 udnævntes til Kommandør, har tilhørt Marinens Flyvevæsen og var blandt de første danske Marineflyvere. Han har altid med Glæde og Interesse gjort sin Tjeneste inden for den danske Marine, hvor han i vid Udstrækning vandt sig Venner. Han stod nu for Tur til Avancement. Som Direktør i Østasiatisk Kompagni har han været fritaget for den daglige Øvelse i Marinen, men vil i Tilfælde af Udkommando faa sin Plads i Marinens Stabskvarter.

### De sænkede Skibe

Fra London meddeles, at Trawlerne »Lord Minto« og »Allita« er blevet sænket og Besætningerne reddet. Flere britiske Handelsskibe, deriblandt Dampnerne »Rothsay Castle«, »Baharistan« og »Baron Lovat« er blevet angrebet af Undervandsbaade, men er heldigt undsluppet disse Angreb.

Motorskibet »Inverliffey«, som blev sænket af en tysk Undervandsbaad den 11. September, førte den irske Fristats neutrale Flag og var indregistreret i Dublin. Skibet

blev prajet af Undervandsbaaden 270 Kvartmil sydvest for Landsend. Undervandsbaadens Chef erklærede overfor »Inverliffey«s Kaptajn, at han agtede at sænke det, da det medførte Kontrabande. Kaptajnen protesterede, idet han fremhævede, at Skibet førte neutralt Flag, men ikke desto mindre fik Besætningen Ordre til at forlade Skibet, som Undervandsbaaden derefter sænkede med en Torpedo.

Det engelske Admiralitet betegner en tysk Meddelelse om, at et britisk Krigsskib skal have sænket den tyske Dampner »Johannes Wolkenbuhr« uden Varsel, som fuldkommen usand. Sagen er den, at Maskinrummet fyldtes med Vand, og Skibet sank, da Dampnen blev slandsat og bordet. Patrouilleskibet tog de 42 Passagerer og Mandskabet ombord og landsatte dem i en britisk Havn.

Et Reuter-Telegram fra London meddeler, at 33 Mand af Besætningen paa den tyske Dampner »Carl Fritzen« er blevet landsat og interneret paa Falklandsøerne, hvis Guvernør har tilladt Skibets Fører, Kaptajn Hamann, at telegrafere til Rederne »Johs. Fritzen und Sohn« i Emden.

Besætningen paa den belgiske Dampner »Alex van Opstal«, der i Kanalen stødte paa en Mine og sank, ankom senere til Ostende. Skibets Kaptajn og 4 Mand af Besætningen er ved Katastrofen kommet saa alvorligt til Skade,

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Fragtmarkedet synes efterhaanden at være ved at falde til Ro. De forskellige Komitéer, der er oprettet i London til at tage sig af Befragtingen paa de forskellige Markeder, har saavidt det kan skønnes, fastsat Minimalrater, men disse er i hvert Fald set med neutrale Øjne for lave til at kunne tiltrække neutral Tonnage, som med Hensyn til Krigsforsikringspræmie er væsentlig ringere stillet end engelske Skibe. Hvis derfor Englænderne vil tiltrække neutral Tonnage paa de store oversøiske Markeder for hjemgaende Forretning til U.K., maa de utvivlsomt betale væsentlig højere Rater, end de som noteres i Øjeblikket.

Det er som allerede fremhævet i tidligere Beretninger vanskeligt at se, hvad der virkelig gøres af Forretning i London, specielt i de Trades, som er kontrolleret af de ovenfor nævnte Komitéer, og det synes allerede nu som om London Mæglerne er paa det rene med, at de neutrale Skibe ikke er interesseret i de ovennævnte Komitéers noterede Minimalrater, idet de sidste Fragttelegrammer fra London nu ikke mere nævner Komitéernes Rater, men indskrænker sig til at udbede billigste Tilbud paa Tonnage. Vi kan derfor, hvad Raterne i de forskellige Korn Trades angaar, kun henvise til, hvad vi skrev i vor sidste Beretning, selv om vi har Grund til at tro, at disse Rater ved Forhandling kan bringes betydeligt i Vejret, og vi ønsker i denne Forbindelse at gøre opmærksom paa, at ifølge netop modtaget Telegram fra London skal neutral Tonnage være sluttet fra Australien til U.K. til 45/-, hvilket ligger væsentlig over den af Komitéen paa dette Marked noterede Rate.

De øvrige oversøiske Markeder er meget faste, og Manglen paa Tonnage synes efterhaanden at gøre sig gældende i større Udstrækning. Scrapjern fra U.S. Atlantic til Japan er oppe i ca. \$13.-, og paa Net Charter fra U.S. Atlantic eller Gulf noteres der \$12.50. Udgaende fra Amerika noteres der iøvrigt en lang Række Ladninger af forskellig Art, f. Eks. Kul fra Hampton roads til Shanghai til \$11.-, ligesom der begynder at komme forskellige Ladninger Kasseolie i Markedet, f. Eks. fra Gulf til Bangkok til \$15.-. Sukker fra Northern Range eller St. John N.B. indikerer

\$12.- til Norge eller Sverige. Fra Vestindien noteres forskellige Sukkerordrer til U.K. eller Frankrig uden Rater, og det vil blive interessant at se, hvad der maa betales for disse Laster. Korn fra Northern Range og St. Lawrence er igen sluttet til Skandinavien til 55/-. Pacifickyst Markedet er ret aktivt. 400.000 cbft. bale Baad sluttedes fra British Columbia til Australien til \$72.50.- ligesom der er forskellige Ordre i Markedet for lumber fra Pacifickysten til Japan til Rater, der ligger omkring \$9.- per ton d.w. garanteret.

Østens Markeder viser god Efterspørgsel efter Tonnage, men det synes endnu som hverken Redere eller Befragtere ved, hvad der skal betales i disse Trades.

For Soyabønner til Skandinavien indikeres \$14.- à \$15.-, men disse Rater maa antagelig noget i Vejret. For fransk Regning er der ret stærk Efterspørgsel efter Ris fra Saigon til Bordeaux-Rotterdam range, men den af Befragterne noterede Rate af 55/- synes ikke at være tilstrækkelig tiltrækkende for neutral Tonnage.

Fra Siam kan sluttet Ris til Cuba-Vestindien til \$13.-.

De indiske Markeder viser god Efterspørgsel efter Tonnage, men hvad vi skrev med Hensyn til Raterne i vor sidste Beretning holder stadig Stik.

For de europæiske Markeders Vedkommende er Forholdene i det store og hele uforandrede. Den neutrale Tonnage indskrænker sig hovedsagelig i Øjeblikket til at sejle med Kul fra England til de skandinaviske Lande. Enkelte Skibe er sluttede fra Østersøen til U.K. for Trælast. Rateniveauet ligger omkring s.Kr. 90.- fra Mellemsverige til E.C.U.K., men hvis det viser sig, at Tyskerne vil regne Trælast o.s.v. til Kontrabande, maa disse Rater ganske utvivlsomt sættes betydeligt i Vejret, før nogen Reder tør tage Risikoen med at slutte for saadan Forretning.

Paa Timechartermarkedet er der god Efterspørgsel efter Tonnage af praktisk talt enhver Slags. For moderne Dieselskib ligger Raten omkring \$3.-. I Vestindiafarten er Efterspørgsel ret begrænset, men vi vil vurdere Værdien af 400.000 Tonnere til omkring \$2.75 à \$3.- for Rundtur.

at de har maattet blive i England. Alle Medlemmer af Besætningen erklærer, at Skibet er løbet paa en Mine og ikke blevet torpederet.

Kaptajn Schofield fra Damperen »Kensington Court«, der blev sænket af en tysk Undervandsbaad, gav en malende Skildring af den uhyggelige Begivenhed og fortalte endvidere om to Flyvemaskinens dristige og mirakuløse Redning af de 34 ombordværende.

U-Baaden, der torpederede »Kensington Court«, var paa intet Tidspunkt nærmere end 1 Sømil fra Fragtdamperen. Der blev skudt uden Varsel, og hele Besætningen maatte skyndsomt gaa i Bagbords Redningsbaad og ro bort fra Skibet, medens en mægtig Eksplosion fortalte, at »Kensington Court« for bestandig kunde slettes af Lloyds Register.

Som Svar paa Damperens SOS-Signaler dukkede en Flyvebaad kort efter op, men Mandskabet gjorde sig ikke noget Haab om at blive reddet paa denne Maade, og man blev meget overrasket, da Flyveren gik ned, og det lykkedes at tage de tyve af Besætningen om Bord ved Hjælp af en lille sammenfoldelig Redningsbaad. Redningen var i den urolige Sø forbundet med stor Fare. En anden Flyvebaad var under Bjergningen kommet til Syne, og den holdt imedens Øje med U-Baadens Bevægelser for senere at tage de sidste tyve Mand om Bord.

Torsdag Eftermiddag observerede den vagthavende Lods paa Lodsstationen Hisøy i Skærgaarden ud for Bergen en Fragtdamper, tilsyneladende paa Vej mod den norske Kyst. Lidt nærmere Kysten observeredes to U-Baade i Overvandsstilling. Han kunde ikke se, om der blev givet noget Varsel eller lignende fra nogen af U-Baadene, men pludselig indtraf der en Eksplosion i Fragtdamperen, der sank i Løbet af et Par Minutter.

Besætningen, ialt 26 Mand, paa det torpederede engel-

ske Dampskib kom ved 21,30-Tiden til Bergen med Torpedobaaden »Storm«. Det torpederede Skib hed »Aken-sides«, det var hjemmehørende i Newcastle og paa Rejse fra Blyth med Kullast til Bergen.

Skipperen paa en britisk Trawler, der er vendt tilbage til Grimsby, har fortalt, at han mener, at Trawleren uforvarende har vædret en Undervandsbaad og derved boret den i Sænk. Trawleren observerede Signaler fra to britiske Krigsskibe om, at der var en Undervandsbaad i Nærheden, og satte som Følge heraf fuld Fart paa. Pludselig mærkede Mandskabet paa Trawleren tre Rystelser — i Forstavnen, midtskibs og i Agterstavnen — hvorved Trawleren blev bragt til at standse, medens Søen kom i Oprør og der steg Luftblærer op og derefter Oliepletter op til Overfladen.

#### Svensk Damper sænket

Damperen »Gertrud Bratt« af Göteborg er sænket af tysk Undervandsbaad 10 Mil uden for Jomfruland. Besætningen er reddet.

Efter hvad flere norske Kystvagstationer meddeler, blev »Gertrud Bratt« sænket ved 13,30 Tiden af en tysk Undervandsbaad, der anlagelig assisteredes af en Flyvemaskine, ca. 15 Sømil syd for Jomfruland. Skibets Redningsbaade blev sat ud før Sænkningen, og hele Besætningen, 18—20 Mand, er reddet. Norske Torpedobaade kom til Hjælp, og Besætningen toges op af Toldkrydseren »T II«, der bragte den ind til Langesund.

Mandskabet fra det sænkede Skib var kommet i Redningsbaadene og toges paa Slæb af Undervandsbaaden ind mod Land. Ca. 1 Time efter Eksplosionen kom en norsk Torpedobaad til Stede og tog Redningsbaaden paa Slæb. Efter nogen Tids Forløb kom en anden Lastdamper østfra, og Undervandsbaaden laa da stille, antagelig



for at jagtlage det nye Fartøj nærmere. Imidlertid kom Flyvemaskinen tilbage, hvorefter Undervandsbaaden forsvandt i stærk Fart.

»Gertrud Bratt« var paa Rejse fra Norrkøping til Bristol med Papirmasse og Stygods. Da Skibet kom op langs Sveriges Vestkyst, styrede det ud fra Väddurøyene, syd for Strömstad, mod Jomfruland med nordvestlig Kurs. Kl. 10,30 om Formiddagen fik man fra Skibet Øje paa en Undervandsbaad med tysk Orlogsflag. Undervandsbaaden affyrede to løse Skud og derefter et skarpt Skud for Boven. »Gertrud Bratt« stoppede straks, og paa Anmodning fra Undervandsbaadens Chef gik Kaptajnen om Bord i Undervandsbaaden med Skibets Papirer. Derefter blev to Tyskere sendt om Bord i »Gertrud Bratt« for at undersøge Lasten, der blev erklæret for Kontrebande.

#### To finske Skibe sænket

Forleden sænkedes det finske Skib »Martti Ragnar«. Den første Sænkning af et neutralt Skib fandt Sted uden for Arendal Natten til Lørdag. Det finske Dampskib »Martti-Ragnar« fra Lovisa i Finland, blev sendt til Bunds af en tysk Undervandsbaad. Skibet var paa 3,800 Ton og var paa Vej fra Kemi i Finland til Ellermere Port i England med Celluloselast. Skibet blev ført af Kaptajn Söderblom.

En tysk Ubaad dukkede pludselig op 10 Meter fra den finske Baad; Folkene — 24 Mand — blev beordret i Redningsbaadene, og Tyskerne lagde Dynamit i Fyrrummet paa »Martti-Ragnar«, som sank Kl. 0,30 Nat.

»Martti Ragnar« var et gammelt dansk Skib. Det har tilhørt Dampskibsselskabet »Norden« og hed dengang »Nordstjernen«, men i 1933 solgtes det til Finland. Det er bygget i 1903 paa Helsingør Skibsværft.

Lørdag Eftermiddag blev endnu en finsk Damper sænket af en tysk-Ubaad. Det var Damperen »Walma« af Helsingfors paa 1360 Ton, der ved 15-Tiden blev opbragt og sprængt af to tyske Undervandsbaade 9 Sømil vest for Hällö Fyr.

Efter at Damperen var blevet præjet blev Besætningen, i alt 18 Personer, deraf 3 Kvinder, kommanderet i Redningsbaadene, hvorpaa de tyske Marinesoldater gik om Bord i »Walma« og anbragte en Dynamitladning i Lasten, hvorefter Skibet sprængtes.

En af Undervandsbaadene bugserede de to Redningsbaade 4 Sømil ind mod Land, hvorefter en svensk Fiskerbaad, der var paa Hjemvej fra Fiskeri, maatte overtage Bugseringen de sidste 5 Sømil ind til den svenske Kyst.

»Walma« var paa Vej til engelsk Havn med en Ladning Cellulose.

#### To finske Dampere opbragt

Finska Ångfartygs Aktiebolags 2 Dampere, »Suomen Pojka« og »Vega«, er i Følge et Telegram til Rederiet blevet opbragt af tyske Flaadeenheder under Norges Kyst og derfra ført til Cuxhafen og videre til Hamburg.

Begge Baade var paa Rejse til Hull med Stykgods og Levnedsmidler, og Lasten er blevet opløst i Hamburg, hvorefter Sagen kommer for en Domstol. Det menes, at det er Levnedsmidlerne, der har foranlediget Opbringelsen, idet Tyskerne anser disse for Krigskontrebande.

#### Finsk Motorskib holdt tilbage af Englænderne

Det finske Motorskib »Aurora« har i en Uge været holdt tilbage i en engelsk Kanalhavn. Skibet var paa Rejse fra Sydamerika med Last til Antwerpen, Danzig og Gdynia.

Rederiet regner med, at Skibet nu vil blive frigivet, efter at den Last, der var bestemt for Danzig og Gdynia, er blevet udloset i England.

#### Central-Kontor for Kulimporten?

Der arbejdes i Øjeblikket fra visse Sider stærkt paa at faa gennemført en hel eller i hvert Fald delvis Centralisering af Landets Kulimport. Udenrigsministeriet modtog for nogle Dage siden en Konsulatsindberetning, som nu har medført et Forslag fra Københavns Overborgmester til Handelsministeriet om Etablering af et »Central Kulimportkontor«.

Forslaget gaar bl. a. ud paa at lade den paagældende Central foretage Fordelingen af de importerede Kulmængder. Man tilsligter hermed en Præferencestilling for Værkerne og Virksomheder, som for enhver Pris maa holdes oppe paa den nødvendige Kapacitet.

#### Trafikken paa Rotterdam

Kamer van Koophandel en Fabriek voor Rotterdam har udsendt sit sædvanlige kvartaarlige Statistisk Katalog over 2det Kvarter af 1939 og en samlet Oversigt over Halvaarets Trafik paa Rotterdam og andre hollandske Havne.

I første Halvaar 1939 er de forskellige Havne ved Waserweg fra Rotterdam til Havet samt Dordrecht anløbet af 8.634 Skibe (mod 8.219 i samme Tidsrum i Fjor) med ialt 13.971.728 N.R.T. (mod 13.396.410).

Heraf besøgte Rotterdam af 7.628 (mod 7.334) Skibe, med 12.308.540 N.R.T. (11.876.308 N.R.T.).

Af Skibene var 2.433 (mod 2.099) med tysk Flag, 2.081 (1.173), hollandsk, 980 (1.096), engelsk, 449 (493), norsk, 441 (476) svensk, 166 (278) fransk 213 (234) italiensk.

Der fandt 2.468 (2.486) regelmæssig Skibsafgange Sted, hvoraf 1.045 (959) til Storbritannien og Island. Der afgik 4.438 (4.359) lastede Skibe, hvoraf 2.479 (2.394) med Stykgods og der anløb 4.931 (4.751) lastede Skibe, hvoraf 1.642 (1.544) med Stykgods.

20.705 (20.948) for Rotterdam bestemte eller fra Rotterdam stamende Skibe (med Undtagelse af Pramne) har deltaget i den internationale Rhinskibsfartstrafik.

Den samlede Varetrafik ad Søvejen fra Rotterdam og de mindre Havne i Omegnen var i første Halvaar af 1939 ca. 22.340.000 Tons (mod 22.044.000 Tons i samme Tidsrum i Fjor) mod 12.197 (12.475) Tons for Hamburgs Vedkommende og 11.979 (11.509.000) for Antwerpen.

Den internationale Varetransport paa Rhinen fra og til Rotterdam omfattede i 1ste Halvaar 1939 ca. 14.705.000 Tons mod 15.218.000 i samme Tidsrum i Fjor.

Persontrafikken androg 44.000 Pasagerer (mod 52.000) ankommet til Rotterdam og 64.000 (mod 54.000) afrejst.

#### »Royal Sceptre«

Det befrygtedes, at Haabet om, at Officerer og Mandskab paa den britiske Damper »Royal Sceptre«, der var paa 4853 Tons, og som blev sænket af en tysk Undervandsbaad i Begyndelsen af September, endnu skulde være i Live, maatte opgives. En S.O.S.-Melding fra Skibet, der dengang befandt sig ca. 300 Sømil vest for Ouessant, gik ud paa, at det blev angrebet af en tysk Undervandsbaad. I et senere Telegram meddeltes, at Mandskabet havde faaet Ordre til at forlade Damperen, der var synkeferdig. Den 6. September indløb der Meddelelser om, at danske og norske Skibe havde naaet Stedet, men ikke fundet Spor af Baade. I de følgende 3 Uger har man ikke hørt noget nyt om »Royal Sceptre«, før der nu fra Sydamerika kommer Telegram om, at 32 Mand er landsat der.

#### Dampskibenes Udvikling fra 1914 til 1939

Om Skibsbygningen og Skibsbyggeriets Udvikling igennem de sidste 25 Aar oplyses i det Jubilæumsskrift, vi nylig omtalte og som blev udgivet i Anledning af Norsk Veritas 75 Aars Jubilæum bl. a., at den tekniske Fremgang i Sømaskineriets Virksomhed viser, at Brændselsforbruget pr. Hestekraft siden 1911 har kunnet nedsættes med i alt Fald 25—30 pCt. Takket være Udviklingen iøvrigt indenfor Skibsindustrien er der taget endnu videre Skridt. Skibs- og Maskin konstruktører indenfor alle søfarende Nationer har med Støtte af Rederne og den tekniske Videnskab gennemført utrættelige og maalbevidste Undersøgelser for at finde frem til de mest fordelagtige Former for Skibsskrog og for Skruernes Form og Ydeevne.

Paa denne Maade er opnaaet, at der nu bruges adskilligt mindre Kraft til at drive disse moderne Skibe frem. Hovedresultatet af Udviklingen paa disse to Omraader er, at et Skib af en bestemt Størrelse, med Skrog, Skruer og Maskineri af den nyeste Model kan pløje Soen med et Brændselsforbrug, som ligger 45 pCt. under, hvad det var for en Damper af samme Størrelse af 1914-Typen.

#### Danmarks Erhverv — nye Veje

Hos H. Hagerup har Direktør *Eiler I. Bastrup* og cand. polit. *Jack Westergaard* udsendt en ny Bog — den femte i Rækken — med ovenstaaende Titel. En Række udmærkede Navne har bidraget til at give Bogens Indhold Værdi; saaledes skriver Direktør Th. Juncker om Vejen frem til et Verdensmarked for vore Landbrugsprodukter, Direktør Wald. Jacobsen om Danmarks Industrieksport, Ingeniør F. H. Krebs om Danmarks Undergrund, Bankdirektør Thorstein Petersen i Thorshavn om Færøerne, Direktør Jenow om Grønland og cand. jur. V. Wenzell om Dansk Skibsfarts Betydning og Udviklingsmuligheder. Det er baade sunde og rigtige Betragtninger, der anføres i denne Bog, der skulde anvise nye Veje. Det eneste, der kan indvendes, er, at disse Veje ikke er nye, idet Forslagene er fremsat mange Gange, men det er jo bekendt, at en Sandhed skal siges tit og ofte, før den bliver til Virkelighed.

#### Minesprængningen ved Falsterbo

Det anses nu for givet, at det var den tyske Motorskonert »Lianne«, hjemmehørende i Hamburg, der er blevet Offer for den observerede Minesprængning den 4. September udfor Falsterbo. Den lettiske Regeringsdamper »Imanta«, der først antoges at være Ofret, viste sig senere at være i god Behold. »Lianne« var bygget i 1914 i Hardinveld i Holland og maatte 125 Bruttotons. »Lianne« var den sidste tyske Baad, der efter Krigsudbrudet har indtaget Stenlast i Bohuslen. Sandsynligvis vidste den intet om de tyske Mineudlægninger.

I Tirsdags blev Liget af Skibets Kaptajn, *Waller*, fundet paa Balle Strand i det sydvestlige Sjælland. Senere er der andre Steder ved den danske Kyst blevet fundet yderligere tre Lig, der formodes at være den øvrige Besætning paa »Lianne«.

**60 pCt. Fragtforhøjelse**

Efter en Konference af en Gruppe Dampskibslinjer, der sejler mellem Europa og Sydafrika, er der udsendt Meddelelse om, at Fragtsatserne for Skibe fra skandinaviske Havne er forhøjet med 60 pCt. fra 18. September.

Fragtforhøjelsen omfatter Linjefarten og berører særlig norsk Skibsfart, men der har som bekendt allerede fundet lignende store Forhøjelser Sted for den øvrige Skibsfart, saa Meddelelsen kan ikke siges at komme overraskende.

**Store japanske Skibsbygningsplaner**

Som Følge af den meget stærkt forøgede Trafik mellem Japan paa den ene Side og Manchukuo og Kina paa den anden har det japanske Rederi Dairen Kisen Kaisha, der er et Datterselskab af Det sydmanshuriske Jernbaneselskab, for et længere Tidsrum fragtet 20 Skibe. Dette er imidlertid ikke tilstrækkeligt til at dække Behovet, hvorfor Selskabet har i Sinde at lade bygge 14 Dampere paa tilsammen 76,000 Grosston. Der bliver dog næppe foreløbig Tale om at virkeliggøre dette Program, fordi de japanske Skibsværfter et meget langt Stykke ud i Fremtiden er fuldt beskæftiget og ikke i Øjeblikket kan paatage sig at udføre nye Bestillinger.

**Ny dansk Motorsejler**

Nybygning 166 løb forleden af Stabelen paa Ring Andersens Træskibsværft i Svendborg. Det nye Skib, der fik Navnet »Havel«, er bygget til Skibsfører K. Lorentzen, Svendborg.

Det har en Lastevne paa ca. 1700 Tons og er bygget til Bureau Veritas' Klasse. Det rigges som Galease og faar desuden en 100 HK. Vølund-Motor.

**Den norske Stat overtager Krigs-Risikoen for Fiskerflaaden**

Det norske Storting har vedtaget et af Regeringen fremsat Forslag om, at Staten overtager Krigsrisikoen for den norske Fiske- og Fangstflaade uden Erlæggelse af Præmier og uden forudgaaende Anmeldelse og Taksering.

**Benyttelse af Radioen**

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet meddeler: Det er forbudt fremmede Skibe og Luftfartøjer, der befinder sig paa eller over lettisk Territorium, at benytte deres Radiosender, undtagen for saa vidt angaar Nødsignaler og Signaler, der er nødvendige for Navigationens Sikkerhed.

Private Telegrammer til Reunion skal affattes i klart Sprog (fransk eller engelsk).

**Generalforsamling i Ø. P.**

Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni har afholdt ordinær Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsassgfører *Bilow*. Bestyrelsens Formand, Godsejer *Madsen Mygdal*, henviste til den tidligere udsendte Beretning.

Det økonomiske Resultat af Kompagniets samlede Virksomhed i det forløbne Aar er meget nær det samme som forrige Aar, idet der er opnaaet et Driftoverskud paa 3,034,000 Kr. mod 3,115,000 Kr. i Fjor.

Af Aarets Driftoverskud foreslaar Bestyrelsen, at der efter Fradrag af Administrationsudgifter henlægges 500,000 Kr. til Skatter, 250,000 Kr. til lovmæssigt Reservefond samt udbetales 54,048 Kr. i Bestyrelsestantiæme og 1,800,000 Kr. eller 12 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, hvorefter der til næste Aar bliver en Overførsel paa 3,223,026 Kr.

**Fiskeriet fra Skagen**

De gunstige Fiskeriforhold ved Skagen har bragt mange udenbys Storkuttere hertil, dels fra Esbjerg, dels fra Strandby, Frederikshavn og Sæby. Det er navnlig Silde-trawlingen, der med de herskende store Priser giver god Fortjeneste. Fra Bundgarnene indbringes vedblivende gode Makrelfangster, der betales med 6—7 Kr. Snesen. De sidste Dage har enkelte Baade med Krog taget op til 80 Tunfisk, der betales med 35—40 Øre Kiloet og skaffer Byens fire Hermetikfabriker meget Arbejde.

**S.S. »Kosti« hævet**

Den finske Damp »Kosti«, der for ca. 14 Dage siden minesprængtes ved Falsterbo, er nu blevet hævet.

Ved Hjælp af en Ponton paa hver Side er Skibet løftet

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Fillalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Brefagtning og Spedition

op, saa det flyder, og del gælder nu om at føre det i Havn og til Værft.

**Besøg af udenlandske Turister i Juli 1939**

I Juli 1939 har Danmark været besøgt af i alt 39,749 udenlandske Turister, som tilsammen tilbragte 179,602 Dage her i Landet, jfr. nedenslaende Oversigt. De tilsvarende Tal for Juni 1939 var 24,303 Turister med tilsammen 96,777 Opholdsdage.

**Besøg af udenlandske Turister**

Turistens Hjemland	Juli 1939		Juli 1938	
	Antal Turister	Antal Opholdsd.	Antal Turister	Antal Opholdsd.
Tyskland .....	5,575	41,287	4,921	37,906
Storbritannien ....	3,137	17,629	3,101	16,101
Norge .....	8,631	37,594	6,536	29,030
Sverige .....	16,742	56,635	14,435	48,890
Island .....	69	559	64	602
Finland .....	507	1,833	540	2,305
Randstaterne ....	126	915	95	664
Polen .....	237	1,472	183	1,189
Holland .....	904	3,493	877	3,572
Belgien—Luxemb. .	187	811	204	711
Frankrig .....	403	1,736	296	1,136
Italien .....	155	705	136	530
Schweiz .....	235	1,304	234	1,073
Tjekkoslavakiet ...	79	627	181	1,163
Øvrige Europa ....	283	2,192	276	1,549
Europa ialt ..	37,270	168,792	32,088	146,421
Kanada .....	47	170	58	235
U. S. A. ....	2,203	9,257	3,302	14,447
Meksiko, Mellem- og Sydamerika ..	75	367	63	197
Amerika ialt ..	2,325	9,794	3,423	14,879
Afrika, Asien og Australien .....	154	1,016	121	515
Tilsammen ..	39,749	179,602	35,632	161,815

I Juli 1938 blev der optalt 35,632 Turister med tilsammen 161,815 Opholdsdage, og en Sammenligning med Juli 1939 viser saaledes en Fremgang paa ca. 10 pCt. i Antallet af Turister og i det samlede Antal Opholdsdage.

Stigningen i Turistbesøget skyldes navnlig det større Besøg fra Sverige og Norge; ogsaa fra Tyskland og en Række andre europæiske Lande har Besøget været større, medens der navnlig har været Tilbagegang i Besøget fra U. S. A., hvorfra der i Juli 1938 kom 3,300 Turister mod kun 2,200 i Juli 1939.

**Dødsfald**

Forhenværende Kaptajn *C. B. Bausch*, Rønne, er afgaaet ved Døden, 72 Aar gl. Han var ansat i Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 i Aarene fra 1898 til 1933, siden 1911 som Kaptajn.

**80 Aar**

En gammel velkendt Fanøsømand, flv. Styrmand *Hans Lydom Møller*, Sønderho, Fanø, fyldte den 15. September 80 Aar.

**65 Aar**

En i Søfartskredse kendt og afholdt Mand, Styrmand *Jes. N. Tøgersen*, Sønderho, Fanø, fyldte den 20. September 65 Aar. Thøgersen gjorde i en lang Aarrække Tjeneste i Marius Nielsens Rederi. Han var under Verdenskrigen 1. Styrmand ombord i s.s. »Carmen«, senere i s.s. »Marianne«, hvorfra han for faa Aar siden gik i Land og sagde Søren Farvel efter at have sejlet i over 40 Aar. Nu nyder Thøgersen sit velfortjente Otium i sit Hjem i Sønderho.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Telefon 2070 + 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtl. 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmelid"  
Amaliegade 38**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S**  
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF. I CENTRAL 7809**Viking**  
**Kompasser**  
**Viking**  
**Loddemaskiner**  
**Chronometre**  
**Sekstanter**  
**Marinekikkerter**Indebavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang III. Katalog

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

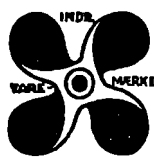
**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

**AARHUS**

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

Brug **Holzappel's**  
**International**  
**Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.  
Amager **1483**.**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

**Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning****H & W Olie — H & W Dæklak**

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkoco**ROTTERDAM**Telephone:  
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V A S A (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 22. September 1939.

Nr. 43.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Med dette Nummer følger 1 Kortskitse:

Kort over Besejlingsforholdene paa Københavns Red ifølge E. f. S. Nr. 43/2852 1939.

## Danmark.

2852. Sundet. Københavns Red. Afmærkning. Lettelser for lokalkendte mindre Fartøjer. Advarsel.

(Bekendtgørelse for Søfarende fra det kongelige danske Marineministerium.)

A. I. I Sundet Nord for København er udlagt:

1. Et Vagt- og Lodsdepotskib paa c.  $55^{\circ} 44',_8$  N.  $12^{\circ} 41',_1$  E., c. 0,6 Sm S. for Anløbspladsen, c.  $1\frac{3}{4}$  Sm S. t. E.  $\frac{1}{2}$  E. for Lys- og Klokketønden *Taarbæk Rev.* I Taage gives fra dette Skib med Mellemrum af højst 1 Minut følgende Signal: Hurtig Ringning med en Klokke i c. 5 Sek. umiddelbart efterfulgt af et Dobbeltslag.
2. Et Mærkefartøj (Fyrskib) paa c.  $55^{\circ} 44',_0$  N.  $12^{\circ} 46',_0$  E., c. 500 m indenfor Redens Grænse mod NE. Fra Mærkefartøjet vises: 1 rød Kugle paa Mastetoppen og om Natten: 3 Lys lodret over hverandre, øverste og nederste hvidt, mellemste grønt. I Taage afgives med Mellemrum af højst 1 Minut følgende Signal: Hurtig Ringning med en Klokke i c. 5 Sekunder umiddelbart efterfulgt af 1 Enkeltslag, 1 Dobbeltlag og 1 Enkeltslag.
3. En hvidmalet Lystønde paa c.  $55^{\circ} 45',_0$  N.  $12^{\circ} 37',_1$  E. med følgende Karakter: Rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink  $\frac{1}{2}$ <sup>s</sup>, Mørke  $2\frac{1}{2}$ <sup>s</sup>.

II. I Sundet Syd for København (*Drogden*) er Afmærkningen forandret, som følger:

1. En sort Stage er udlagt 100 m E. for den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Maglebylle Hage*, der er beliggende paa  $55^{\circ} 37' (03'')$  N.  $12^{\circ} 41' (11'')$  E.
2. En sort Stage er udlagt 50 m E. for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Rasmus Møller*, der er beliggende paa  $55^{\circ} 36' (23'')$  N.  $12^{\circ} 41' (26'')$  E.
3. Den yderste røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Dragør Havn*, paa  $55^{\circ} 35' (44'')$  N.  $12^{\circ} 41' (18'')$  E. er flyttet c. 60 m E. efter i Redens Retning til 4 m-Kurven til  $55^{\circ} 35' (45'')$  N.  $12^{\circ} 41' (22'')$  E.

4. En sort Stage er udlagt 50 m E. for den i (3) nævnte nye Plads for Sømærket *Dragør Havn*.
  5. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Kirkesten*, paa  $55^{\circ} 35' (00'') N. 12^{\circ} 41' (12'') E.$  er flyttet E. efter til 6 m-Kurven og ombyttet med en rød Stage med 1 opadvendt Kost. (Se E. f. S. Nr. 42/2771 1939).
  6. En sort Stage er udlagt 50 m E. for den i (5) nævnte nye Plads for Sømærket *Kirkesten*.
- B. Følgende Lettelser gives i de i E. f. S. Nr. 37/2622 1939 fastsatte Bestemmelser for Sejladsen paa *Københavns Red* og til og fra *Københavns Havn*.
1. Det tillades lokalkendte mindre Fartøjer uden Lods at besejle *Københavns Red* og de indenfor denne beliggende Havne, naar de holder sig uden for et Omraade, der mod Nord begrænses af Breddeparallellen  $55^{\circ} 45' N.$ , mod Syd af Breddeparallellen gennem *Amagers S.-Spids (Aflandsbage)*, mod Øst af Meridianen  $12^{\circ} 45' E.$  og mod Vest af Meridianen gennem *Trekroner Fyr*.  
Sejladsen til og fra *Yderhavnen* henvises til *Stubbeløb*.
  2. Det tillades endvidere mindre danske lokalkendte Fartøjer at benytte om Dagen det Farvand langs *Amagers E.-Side*, som begrænses mod Nord af *Lynetteløbet* og mod Øst af en Linie gennem følgende Punkter: 100 m E. for Sømærket *Lynetten NE.* (rød Spidstønde), Lys- og Klokketønden *Prøvesten*, Sømærkerne *Sundby Hage* (rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost) og *Svale-rumpen* (rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste), 300 m E. for *Nordre Rose Fyr*, *Nordre Rose Lystønde*, de 4 sorte Stager udfor henholdsvis *Maglebylille Hage*, *Rasmus Møller*, *Dragør Havneindløb* og *Kirkesten*, gennem Sømærkerne *Søndre Rose* (rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste) og *Dragør Tønde* (rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost) og herfra retv. Syd. (Jfr. Følgeblad).  
Al Passage gennem *Lynettehavnen* er forbudt.
  3. Lokalkendte danske Fartøjer, som beskæftiger sig med Fiskeri, Optagning af Sten, Sand o. l., er det dog tilladt under saadant Arbejde at opholde sig om Dagen i Farvandet mellem Breddeparallerne gennem  $55^{\circ} 40' N.$  og gennem *Nordre Rose Fyr*.
- E. f. S. Nr. 39/2682 1939, Marineministeriets Bekendtgørelse af 6. d. M., annulleres. (Kort Nr. 133, 132 og 130.)

## I. Østersøen.

2853. **Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Minespærringer udlagt.**  
(Meddelelse fra det danske Gesandtskab i Moskva).  
Minespærringer er udlagt i *Finske Bugt* E. for en Linie gennem følgende Punkter:
- |  |  |
|--|--|
| a. $60^{\circ} 08' N. 29^{\circ} 00' E.$ | c. $59^{\circ} 58',_5 N. 28^{\circ} 55',_5 E.$ |
| b. $60^{\circ} 02' N. 29^{\circ} 00' E.$ | d. $59^{\circ} 55' N. 29^{\circ} 00',_8 E.$    |
- Lods fartøj vil findes paa c.  $60^{\circ} 08',_9 N. 28^{\circ} 26',_6 E.$   
Udsejling fra *Leningrad* Havn og Sejlads E. for Minespærringerne uden Lods er forbudt.

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

2854. **Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner SE. Opfyldning.**  
Aabningen mellem *Trekroner* og den N.-lige *Lynettebølgebryder* vil blive lukket ved Stenkastning omtrent op til daglig Vandstand.  
c.  $55^{\circ} 42',_1 N. 12^{\circ} 37',_2 E.$   
(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Havnelods, Side 119.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2855. (T). Danmark. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 25. September—7. Oktober d. A., begge Dage inklusive, i Farvandet W. for *Samsø*.  
 Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne 56° 02' N. og 55° 45' N. samt af Meridianerne 10° 28' E. og 10° 16' E.  
 Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.  
 Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.  
 Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.  
 Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.
2856. Norge. Oslofjord. Lysakerfjord. Båe.  
 (K. f. F. Plakat Nr. 1. Oslo 1939.)  
 En Båe med 4,7 m Vand ved Lavvande er fundet i *Lysakerfjord* paa 59° 54' 30" N. 10° 39' 12" E., 320 m 255° fra 3,5 m Båen *Boiesand*.  
 (Kort Nr. 92.)

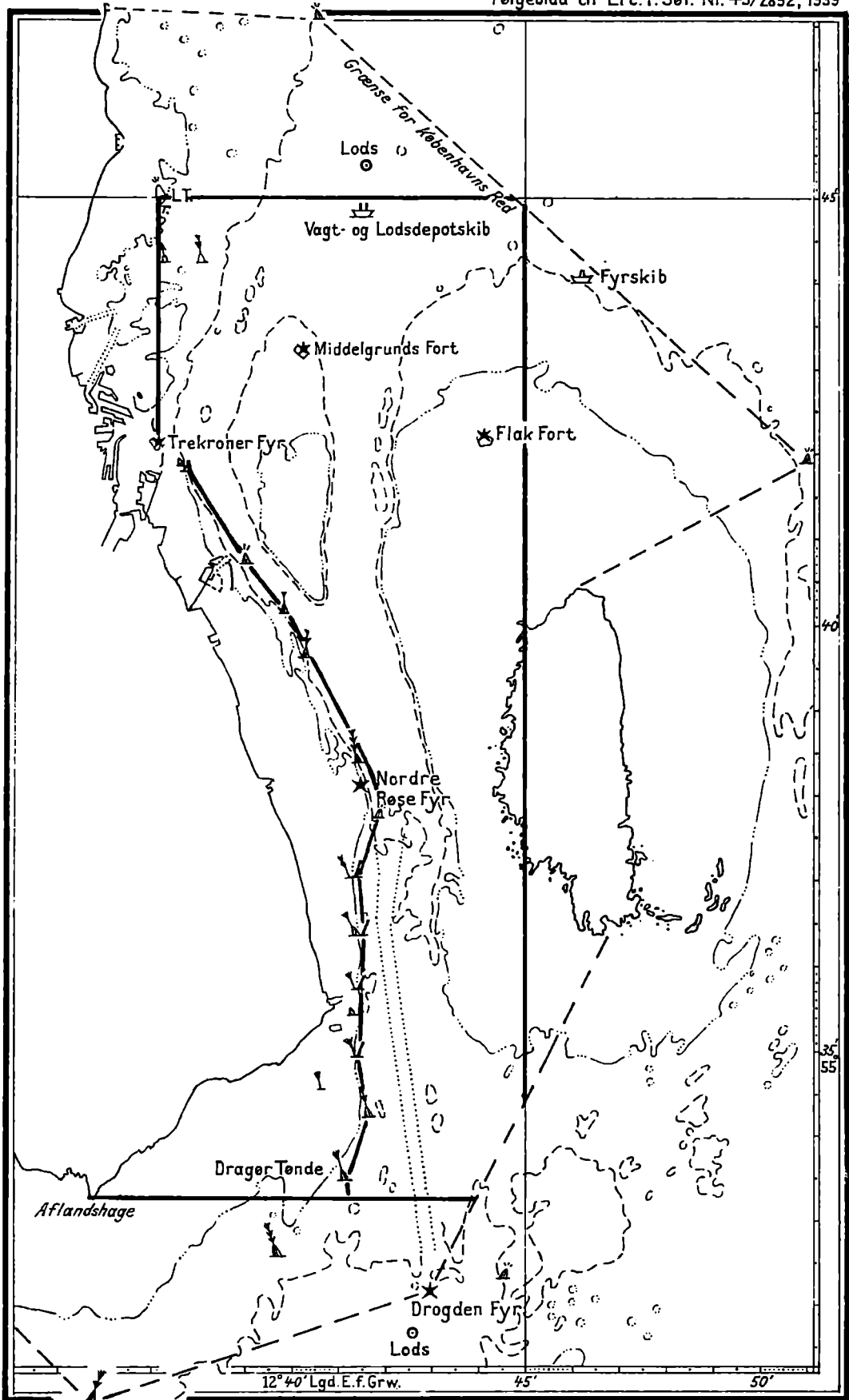
### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2857. Rusland. Hvide Hav. Forbudt Omraade.  
 (Meddelelse fra det danske Gesandtskab i Moskva.)  
 Ved Indløbet til *Hvide Hav* er al Sejlads forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:  
 a. 68° 34' N. 43° 26' E.                      d. 66° 48' N. 43° 42' E.  
 b. 68° 34' N. 42° 00' E                      e. 67° 09' N. 43° 52' E.  
 c. 66° 48' N. 42° 00' E.
2858. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Oplysning om Lyngvig Radiofyr.  
 Under Henviisning til E. f. S. Nr. 41/2737 1939 meddeles følgende Enkeltheder om *Lyngvig* Radiofyr paa 56° 03' 00" N. 8° 06' 26" E.:  
 Radiofrekvens: 297,5 kc/s (1008 m). Rækkevidde: c. 50 Sm. Tonefrekvens: 1005 c/s.  
 Signalet er:  
 a. Bogstaverne LGLG.  
 b. 6 Streger, hver af 4 Sek. Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser, hvori gives 1 Prik af 0,25 Sek. Varighed.  
 c. Bogstaverne LG.  
 d. Pause 10 Sek.  
 Signalet gentages, hvorefter der er Pause i 4 Min., og Perioden gentages.  
 Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.  
 Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 26<sup>m</sup> og 32<sup>m</sup>.  
 †(E. f. S. Nr. 41/2737 og 42/2849 1939. Fyr-Port., Afdeling B, Side 3.)
2859. (T). England. Themsen Munding og Strædet ved Dover. Oplysning om Lods.  
 (N t. M. Nr. 2016. London 1939.)  
 1. Lodskutteren ved *Dungeness* (c. 50° 55' N. 0° 58' E.) er flyttet til *The Downs*, hvor Lodser vil gaa om Bord og fra Borde.  
 2. Lodskutteren ved *Sunk* Fyrskib (c. 51° 52' N. 1° 37' E.) er flyttet til *Shipway*, hvor Lodser vil gaa om Bord og fra Borde.

2860. England. Themsen Anduvning. Girdler Fyrskib genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 2018. London 1939.)  
Fyrskibet *Girdler* paa c.  $51^{\circ} 29' N.$   $1^{\circ} 06' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 18/1359 1939.)
2861. England. Caister Red. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 2025. London 1939.)  
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er  $9,1$  m, ligger sunket paa c.  $52^{\circ} 40' N.$   $1^{\circ} 46' E.$ ,  $1,96$  Sm  $79\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Caister Vandtaarn*.
2862. England. Humber Anduvning. Oplysning om Lods.  
(N. t. M. Nr. 2012. London 1939.)  
Lodskutteren ved *Spurn* Fyrskib (c.  $53^{\circ} 34' N.$   $0^{\circ} 14' E.$ ) er flyttet til *Bull Fort* (c.  $53^{\circ} 34' N.$   $0^{\circ} 04' E.$ ).
2863. Skotland. Firth of Forth. Rosyth. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1914. London 1939.)  
Sort Stumptønde „No. 2“ paa  $56^{\circ} 00' (40'') N.$   $3^{\circ} 25' (10'') W.$  er ombyttet med en sort- og hvidmalet Kugletønde med Diamant.

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

2864. Engelske Kanal Øer. Oplysning om Fyrbelysning.  
(N. t. M. Nr. 1994. London 1939.)  
Fyrbelysningen paa *Engelske Kanal Øer* er slukket eller lyser med nedsat Lysstyrke.
2865. England S.-Kyst. St. Catherine Point. Undervandshindring fjernet.  
(N. t. M. Nr. 2014. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 38/2656 1939 annulleres, idet den deri omtalte Undervandshindring er fjernet.  
c.  $50^{\circ} 34' N.$   $1^{\circ} 18' W.$
2866. England S.-Kyst. Needles Channel lukket for Trafik.  
(N. t. M. Nr. 2020. London 1939.)  
*Needles Channel* er lukket for Trafik.  
c.  $50^{\circ} 40' N.$   $1^{\circ} 36' W.$
2867. England S.-Kyst. Plymouth Anduvning. Rame Head Radiofyr ude af Virksomhed.  
(N. t. M. Nr. 1992. London 1939.)  
Radiotaagesignalet paa *Rame Head* paa c.  $50^{\circ} 19' N.$   $4^{\circ} 13' W.$  er ude af Virksomhed.
2868. England W.-Kyst. Bristol Channel. Barry Roads. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 2026. London 1939.)  
 $12,5$  m Dybden, der i Kortet er angivet paa c.  $51^{\circ} 23' N.$   $3^{\circ} 15' W.$ , c.  $0,66$  Sm  $116^{\circ}$  fra *Barry W.*-lige Bølgebryder Fyr, skal rettes til  $7,3$  m (Sand, Grus og Ler).
2869. Irland S.-Kyst. Kenmare Floden. Bull Rock. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 2027. London 1939.)  
Taagesignalet ved *Bull Rock* Fyr paa c.  $51^{\circ} 36' N.$   $10^{\circ} 18' W.$  er forandret til To-Stød hver  $1^m$ .





## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2870. Ægypten. Alexandria. Forbudt Omraade. Sejladsforskrift.  
(Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)

Al Sejlads er forbudt indenfor et Omraade begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. <i>Ras El Tin</i> Fyr.        | f. 31° 10' 42" N. 29° 45' 00" E. |
| b. 31° 11' 18" N. 29° 50' 42" E. | g. 31° 10' 00" N. 29° 44' 42" E. |
| c. 31° 12' 24" N. 29° 48' 48" E. | h. 31° 08' 18" N. 29° 46' 12" E. |
| d. 31° 12' 24" N. 29° 48' 24" E. | i. <i>Fort Ayana</i> .           |
| e. 31° 11' 30" N. 29° 46' 18" E. |                                  |

Skibe, der anduver *Alexandria* og ønsker at anløbe Havnen skal henvende sig til Vagtskibet for Instruktion.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2871. Singapore Stræde. W.-lige Indløb til Johorestrædet. Minespærringer udlagt.  
(Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)

Miner er udlagt indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a. *Tanjong Piai*. b. *Sultan Shoal* Fyr. c. Baake No. 2 paa 1° 14' N. 103° 42' E. d. 1° 16',<sub>4</sub> N. 103° 41',<sub>8</sub> E. e. *Tanjong Bin*. f. *Tanjong Piai*.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2872. Sundet S.-lige Indgang. Minespærring udvidet.  
(Rügen Radio.)

E. f. S. Nr. 38/2671 1939 O m r a a d e A ved *Sundets S.-lige Indgang* annulleres og erstattes med:

O m r a a d e A ved *Sundets S.-lige Indgang*.

Miner er udlagt indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- |  |  |
|--|--|
| a. 55° 05', <sub>5</sub> N. 12° 21', <sub>3</sub> E. | d. 55° 19', <sub>0</sub> N. 12° 58', <sub>2</sub> E. |
| b. 55° 04', <sub>0</sub> N. 12° 34', <sub>0</sub> E. | e. 55° 19', <sub>0</sub> N. 12° 54', <sub>5</sub> E. |
| c. 55° 14', <sub>0</sub> N. 13° 02', <sub>0</sub> E. | f. 55° 18', <sub>2</sub> N. 12° 54', <sub>0</sub> E. |

Lodsskibe findes stationeret paa c. 55° 15' N. 12° 35' E. for S.-gaaende Skibe og paa c. 55° 06' N. 12° 50' E. for N.-gaaende Skibe.

Den neutrale Skibsfart advares i egen Interesse mod at passere O m r a a d e A uden Lods.

## 2873. British Dominions, Kolonier og franske Besiddelser. Oplysning om Fyrbelysning.

(N. t. M. Nr. 2005. London 1939.)

Opmærksomheden henledes paa, at Fyrbelysningen i de *britiske Dominions*, Kolonier og de *franske* Besiddelser kan være slukket.

**2874. Letland. Forbud mod Benyttelse af Radiostation.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Det er forbudt fremmede Skibe og Luftfartøjer, der befinder sig paa eller over *lettisk* Territorium, at benytte deres Radiosender, undtagen for saa vidt angaar Nød-signaler og Signaler, der er nødvendige for Navigationens Sikkerhed.

**2875. Réunion. Oplysning om Affattelse af Telegrammer.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Private Telegrammer til *Réunion* skal affattes i klart Sprog (*fransk* eller *engelsk*).

---

## Tillæg.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2876. England. Tyne-Humber. Minespærringudlagt.**

(Meddelelse fra Marineministeriet.)

Miner er udlagt ud for den *engelske* E.-Kyst mellem *Tyne* og *Humber*. Omraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a. 55° 00' N. 0° 45' W.

c. 53° 50' N. 1° 24' E.

b. 55° 12' N. 0° 17' W.

d. 53° 50' N. 0° 42' E.

---

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 27. September 1939.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarl. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

2877. (T). Sverige S.-Kyst. Falsterborev S. Stenhögen. Sømærke midlertidig flyttet.  
(U. f. s. Nr. 39/2531. Stockholm 1939.)  
Den røde Stage med 3 opadvendte Koste paa  $55^{\circ} 18',_{21}$  N.  $12^{\circ} 50',_{58}$  E., ved *Stenhögen*, er midlertidig flyttet til  $55^{\circ} 18',_{19}$  N.  $12^{\circ} 50',_{71}$  E.  
(Kort Nr. 132, 130, 187, 188, 125, 126, 180 og 181.)
2878. (P). Sverige. Ölands södra udde. Undervandshindring. Advarsel.  
(U. f. s. Nr. 39/2530. Stockholm 1939.)  
En Damper med et Dybgaaende af  $7,6$  m rapporterer at have tørnet en Undervandshindring paa c.  $56^{\circ} 09',_{2}$  N.  $16^{\circ} 26',_{6}$  E., c. 3 Sm  $150^{\circ}$  fra *Ölands södra udde* Fyr. Stedet vil blive undersøgt.
2879. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Öregrund. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 39/2593. Stockholm 1939.)  
*Öregrund* Radiofyr paa c.  $60^{\circ} 20',_{3}$  N.  $18^{\circ} 26',_{1}$  E. er ude af Virksomhed i et Tidsrum af c. 1 Uge.
2880. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lilljungfrun Anduvningstønde midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 39/2529. Stockholm 1939.)  
*Lilljungfrun* Anduvningstønde paa c.  $61^{\circ} 16',_{0}$  N.  $17^{\circ} 28',_{0}$  E. er midlertidig inddraget. Den vil snarest blive genudlagt.
2881. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Söderhamn. Klumpudden. Nyt Fyr tændt.  
(U. f. s. Nr. 39/2528. Stockholm 1939.)  
Paa N.-Pynten af *Enskär* er paa c.  $61^{\circ} 14',_{7}$  N.  $17^{\circ} 16',_{9}$  E. tændt et nyt Fyr, *Klumpudden* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $4^s$ . Flammens Højde:

c. 4 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. En hvidmalet ottekantet Fyrbaake. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c. 71° til c. 105°. 5. Rødt i Pej. fra c. 164½° til c. 217½°.
2. Rødt i — - c. 105° - c. 111°. 6. Grønt i — - c. 217½° - c. 272½°.
3. Grønt i — - c. 111° - c. 159°. 7. Rødt i — - c. 272½° - c. 295°.
4. Hvidt i — - c. 159° - c. 164½°.

(E. f. S. Nr. 28/1894 1930.)

**2882. Sverige. Bottniske Bugt. Holmögadd Fyr elektrificeret.**

(U. f. s. Nr. 39/2588. Stockholm 1939.)

*Holmögadd* Fyr paa c. 63° 35',7 N. 20° 45',4 E. er blevet elektrificeret, hvorved Fyrets Lysevne er betydelig forøget.

(E. f. S. Nr. 33/2412 1939.)

**2883. Sverige. Bottniske Bugt. Holmögadd Fyr. Radiofyr oprettet.**

(U. f. s. Nr. 39/2592. Stockholm 1939.)

Ved *Holmögadd* Fyr paa c. 63° 35',7 N. 20° 45',4 E. er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 303,5 kc/s (988 m). Tonefrekvens: 475 c/s. Rækkevidde: 60 Sm. Signalet er, som følger:

1. Bogstaverne HG 2 Gange.....	14,0 <sup>s</sup> .
2. Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
3. 14 Pejlstreger hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed og med 0,3 <sup>s</sup> . Ophold mellem Stregerne .....	17,9 <sup>s</sup> .
4. Pause.....	0,3 <sup>s</sup> .
5. En lang Pejlstreg .....	9,0 <sup>s</sup> .
6. Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
7. Bogstaverne HG 1 Gang.....	6,2 <sup>s</sup> .
8. Pause.....	10,0 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse.....	1 <sup>m</sup> .
Signalets Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider. Under Taage og i usigtbart Vejr hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>, o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr 2 Gange hver halve Time, begyndende ved det 0<sup>m</sup> og 6<sup>m</sup> samt ved det 30<sup>m</sup> og 36<sup>m</sup>.

(E. f. S. Nr. 33/2413 1930.)

**2884. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Oplysning om Ledebaaker.**

(U. f. s. Nr. 26/811. Helsingfors 1939.)

1. *Stora Högsjär* (øvre) Ledebaake paa 63° 08' 12" N. 21° 26' 31" E. er flyttet til 63° 08' 13" N. 21° 26' 35" E. Baaken bestaar af en paa røde Støtter staaende hvid Firkant med en mindre rød Firkant i Midten.

2. *Kopparfuruskär* (nedre) Ledebaake paa 63° 08' 09" N. 21° 25' 41" E. er gjort højere.

Ledebaakerne er overet i Pejling c. 82°.

**2885. Finland. Skärgårdshavet. Fästornas Baake atter normal.**

(U. f. s. Nr. 26/815. Helsingfors 1939.)

De paa Taget og Taarnets nederste Del paa *Fästornas* Baake paa 59° 51' 22" N. 20° 20' 38" E. midlertidig anbragte hvide Plader er atter fjernet.

(E. f. S. Nr. 28/1900 1939.)

**2886. Finland. Finske Bugt. Someri Fyr atter normalt.**

(U. f. s. Nr. 26/810. Helsingfors 1939.)

*Someri* Fyr paa 60° 12' 25" N. 27° 38' 26" E. lyser atter med normal Fyrkarakter, hvidt Et-Blink hver 1<sup>m</sup>.

(E. f. S. Nr. 32/2329 1939.)

## 2887. Estland. Finske Bugt. Tallinn Anduvning. Farligt Omraade.

(N. t. M. Nr. 8/37. Tallinn 1939.)

Nedennævnte Skydeøvelsesomraade er permanent lukket for Sejlads. Omraadet begrænses, som følger:

En Linie fra Punktet  $59^{\circ} 27',_9$  N.  $24^{\circ} 40',_7$  E.,  $1,7$  Sm i Retningen  $311^{\circ}$ , derfra  $1,15$  Sm i Retningen  $33^{\circ}$ , derfra  $0,85$  Sm i E.-lig Retning, derfra  $0,9$  Sm i S.-lig Retning til Kysten og derfra langs Kysten af *Paljassaar* Halvø til Udgangspunktet.

Omraadets Grænser er ikke afmærket.

## 2888. Estland. Tallinn Bugt. Oplysning om Viimsi Ledefyr.

(N. t. M. Nr. 8/38 og 8/39. Tallinn 1939.)

*Viimsi* Bagfyr paa c.  $59^{\circ} 31'$  N.  $24^{\circ} 50',_1$  E. er nu anbragt i et 16 m højt, graamalet Taarn. Fyrkarakteren er uforandret. Flammens Højde:  $58,5$  m. Synsvide: 18 Sm. Ledefyrene er overet i Pejling  $83\frac{3}{4}^{\circ}$ .

(Kort Nr. 183 og 182.)

(Se Tillæg.)

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

## 2889. Sverige. Sundet. Kullagunnarstorpsgrundet Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 39/2544. Stockholm 1939.)

Klokketønden *Kullagunnarstorpsgrundet* paa c.  $56^{\circ} 06'$  N.  $12^{\circ} 36'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 19/1413 1939.)

## 2890. (T). Sverige. Sundet S.-lige Del. Afmærkning midlertidig forandret.

(U. f. s. Nr. 39/2543 og 39/2569. Stockholm 1939.)

1. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 2 Balloner paa  $55^{\circ} 26',_{24}$  N.  $12^{\circ} 44',_{00}$  E., SW. for *Bredgrund*, er flyttet til  $55^{\circ} 26',_{57}$  N.  $12^{\circ} 44',_{35}$  E.

2. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost er udlagt paa  $55^{\circ} 24',_{43}$  N.  $12^{\circ} 42',_{80}$  E.

3. Den røde Stage med 3 nedadvendte Koste paa  $55^{\circ} 22',_{94}$  N.  $12^{\circ} 44',_{64}$  E., W. for *Ensteningen*, er flyttet til  $55^{\circ} 22',_{90}$  N.  $12^{\circ} 43',_{02}$  E.

4. Den røde Stage med 2 nedadvendte Koste paa c.  $55^{\circ} 19',_6$  N.  $12^{\circ} 45',_{11}$  E., WSW. for *Västerflaket*, er flyttet til  $55^{\circ} 19',_{46}$  N.  $12^{\circ} 43',_{55}$  E.

5. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost er udlagt paa  $55^{\circ} 19',_{05}$  N.  $12^{\circ} 44',_{28}$  E.  
(Kort Nr. 132, 130, 187, 188, 125, 126, 180 og 181.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2891. (T). Danmark. Isefjord. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel. Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden 2.—7. Oktober og 23.—28. Oktober d. A., alle Dage inklusive, i *Isefjorden*.

Skydepladsen begrænses af Breddeparallerne  $55^{\circ} 55'$  N. og  $55^{\circ} 50'$  N. samt Meridianen  $11^{\circ} 48'$  E. og W.-Siden af *Horns Herred*.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

2892. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N. Klokketønde genudlagt. Klokketønden *Sælgrund N.* paa  $55^{\circ} 51' (02'')$  N.  $10^{\circ} 00' (34'')$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 35/2596 1939.)
2893. Skagerrak. Oksoy Fyr S. Drivende Vraggods.  
Den 25. September 1939 Kl. 1100 G. M. T.: Drivende Vraggods er observeret c. 14 Sm  $180^{\circ}$  fra *Oksoy Fyr*.  
*Oksoy Fyr*: c.  $58^{\circ} 04' N. 8^{\circ} 03' E.$

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2894. Holland. Zeegat van Texel. Oplysning om Lods.  
(B. a. Z. Nr. 220/2819. 's-Gravenhage 1939.)  
Indtil nærmere Meddelelse afgiver det ud for *IJmuiden* værende Lods fartøj ikke Lods for *Zeegat van Texel*.  
Skibe, bestemt til *Zeegat van Texel*, kan mellem Solopgang og Solnedgang kun faa Lods ud for *Schulpengat* efter radiotelegrafisk Anmodning til *Willemsoord (Nieuwediep)* Marinekyststation.  
Der hersker Lodstvang.
2895. Holland. IJmuiden. Radiofyr i Virksomhed.  
(B. a. Z. Nr. 218/2793. 's-Gravenhage 1939.)  
*IJmuiden* Radiofyr paa c.  $52^{\circ} 28' N. 4^{\circ} 34' E.$  er nu overgaaet til regulær Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 6/421 1939.)
2896. (T). Frankrig. Dunkerque Anduvning. Dyck Fyrskib og Lys- og Fløjtetønde flyttet.  
(B. a. Z. Nr. 219/2805. 's-Gravenhage 1939.)  
1. Fyrskibet *Dyck* paa c.  $51^{\circ} 02' N. 1^{\circ} 53' E.$  er flyttet c. 1 Sm i Retningen  $163^{\circ}$ .  
2. Lys- og Fløjtetønden „*A. W.*“ paa c.  $51^{\circ} 03' N. 1^{\circ} 57' E.$  er flyttet c. 0,9 Sm i Retningen  $115^{\circ}$ .  
(Kort Nr. 91.)
2897. (T). England. The Downs N.-lige Indløb. Vrag afmærket.  
(B. a. Z. Nr. 217/2789. 's-Gravenhage 1939.)  
I det N.-lige Indløb til *The Downs* ligger sunket et Vrag, der er farligt for Sejladsen, paa c.  $51^{\circ} 18' N. 1^{\circ} 30' E.$ , 3,78 Sm  $128^{\circ}$  fra *St. George Kirke* i *Ramsgate*. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $10^s$ , er udlagt 0,1 Sm  $210^{\circ}$  fra Vraget.
2898. (P). England. Aldeburgh Napes. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 2047. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa  $52^{\circ} 12' (00'')$  N.  $1^{\circ} 41' (50'')$  E.

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2899. England S.-Kyst. Weymouth Bugt Anduvning. Vrag. Advarsel.  
(B. a. Z. Nr. 221/2841. 's-Gravenhage 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $50^{\circ} 32' N. 2^{\circ} 16' W.$   
Skibe maa ikke komme indenfor en Afstand af 2 Sm fra den ovennævnte Plads.

**2900. England W.-Kyst. Liverpool og Anduvning. Advarsel vedrørende Fyr og Afmærkning.**

(N. t. M. Nr. 1990. London 1939.)

1. *Formby* og *Rock Channels* er lukket for Trafik, og alle Sømærker, der afmærker de nævnte Løb er eller vil blive inddraget.

Sømærkerne i *Hilbre Swash Channel* vil blive inddraget.

Ovennævnte Løb er ogsaa udsat for at blive blokeret med sænkede Forhindringer i Hovedløbet.

2. En Del af Baadebaakerne og Sømærkerne, der afmærker Anduvningen til Havnen i *Liverpool* Bugt og i Floden *Mersey*, begyndende ved *North-West* Baadebaake, er eller vil blive inddraget.

3. Lysevnen i alle Fyr i *Main Sea Channel*, indbefattende Fyrene i *Bar*, *Formby* og *Crosby* Fyrskibe samt alle Fyr paa Floden *Mersey*, vil blive nedsat.

4. Radiofyret og Undervandssignalet om Bord i *Bar* Fyrskib er ude af Virksomhed.

5. *Great Ormes Head* Fyr og *Rock* Fyr er eller vil blive slukket.

6. Lysevnen i *Point Lynas* Fyr vil under normale Vejrforhold blive nedsat, men i usigtbart Vejr blive opretholdt med fuld Styrke.

*Bar* Fyrskib: c. 53° 32' N. 3° 19' W.

**2901. England W.-Kyst. Liverpool. Forholdsregler under Luftangreb.**

(N. t. M. Nr. 1993. London 1939.)

Skibe vil blive advaret om et umiddelbart forestaaende og Varigheden af et Luftangreb, som følger:

Om Dagen: Ved at lade Sirener lyde fra Kysten. Ved at det internationale Signal *QAC* hejses paa Fyrskibene. Ved at Taagesignalerne (i usigtbart Vejr) om Bord i Fyrskibene ophører. Ved Megafonmeddelelser fra Fyrskibene (om muligt).

Om Natten: Ved at lade Sirener lyde fra Kysten. Ved at Fyrene slukkes om Bord i Fyrskibene. Ved at Taagesignalerne (i usigtbart Vejr) om Bord i Fyrskibene ophører. Ved Megafonmeddelelser fra Fyrskibene (om muligt).

**Trafik i Løbene og paa Floden.**

Under et Luftangreb skal alle Skibe under Gang paa Floden og i Løbene indenfor *Crosby* Fyrskib straks ankre og slukke alle Lys.

Alle Skibe i Løbene og udenfor *Crosby* Fyrskib skal bestræbe sig for at staa til Søs, hvis dette er muligt, før et Luftangreb faktisk begynder. Hvis det er umuligt at staa til Søs, skal de ankre og slukke alle Lys.

Skibe, der er ved at navigere rundt *Askew Spit*, kan finde det umuligt saavel at staa til Søs som at ankre og skal derfor fortsætte Sejladsen med den største Forsigtighed uden Lanterner.

Under Luftangreb skal Fyrene ved Indløbene til alle Dokkerne og paa Broerne i Floden øjeblikkelig slukkes.

**Skibes Dokning.**

Skibe, der faktisk er i Færd med at gaa i Dok fra Floden, skal følge enhver Ordre, de modtager fra Dokmasteren eller fra den Person, der leder Dokningen, ligesaasomt de kommer under hans Kontrol.

**Bestemmelser for *Eastham* Sluser under Luftangreb.**

1. Ethvert Skib i Løbet vil blive lukket ind i Slusen og skal om muligt føres igennem Slusen.

2. Om Natten slukkes alle Lys undtagen to eller flere skærmede Lys ved Indløbet til 80 ft. Slusen, hvis det er nødvendigt for at hjælpe et Skib med at løbe ind.

c. 53° 27' N. 3° 02' W.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

## 2902. Spanien SW.-Kyst. Huelva. Oplysning om Vrag.

(N. f. S. Nr. 40/3857. Berlin 1939.)

Mindste Dybde over Vraget, der ligger sunket paa c.  $37^{\circ} 06',6$  N.  $6^{\circ} 50',1$  W.,  
 $1,375$  Sm  $220\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Picacho* Fyr, er nu  $3,7$  m. Vraglystønden SE. for Vraget ligger  
 stadig ude.

(E. f. S. Nr. 34/2526 1939.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

## 2903. Brasilien. Rio Negro Munding Anduvning. Grund.

(A. a. N. Nr. 16/76. Rio de Janeiro 1939.)

En Grund, *Banco Emilia*, med  $4,6$  m Vaud rapporteres at ligge paa c.  $2^{\circ} 35'$  S.  
 $42^{\circ} 45'$  W.,  $23$  Sm  $325^{\circ}$  fra *Preguiças* Fyr.

## 2904. Brasilien. Ilha de Bom Abrigo. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 16/80. Rio de Janeiro 1939.)

*Bom Abrigo* Fyr paa c.  $25^{\circ} 07'$  S.  $47^{\circ} 52'$  W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink  
 hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $9^s$ . Flammens Højde: 148 m. Synsvidde: 17 Sm. Hvid-  
 malet, firkantet Taarn.

## 2905. Brasilien. Ilha Araras. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 16/77. Rio de Janeiro 1939.)

Flammens Højde i *Araras* Fyr paa c.  $28^{\circ} 21'$  S.  $48^{\circ} 39'$  W. er forøget til 54 m.  
 En sort og rød, vandret stribet Søjle.

## 2906. Brasilien. Lagôa dos Patos. Corôa das Baleias. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 16/79. Rio de Janeiro 1939.)

Flammens Højde i *Baleias* Fyr paa c.  $31^{\circ} 55'$  S.  $52^{\circ} 07'$  W. er forøget til 8 m.  
 Synsvidde: 9 Sm.

## 2907. Brasilien. Lagôa Mirim. Canal de Sangradouro. Tønde udlagt.

(A. a. N. Nr. 16/78. Rio de Janeiro 1939.)

En sortmalet Tønde er udlagt paa c.  $32^{\circ} 17'$  S.  $52^{\circ} 42'$  W. ved E.-Siden af Kanalen  
 ud for *Ponta do Salso*.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

## 2908. (T). Italien W.-Kyst. Spezia Anduvning. Undervandshindringer.

(N. f. S. Nr. 40/3850. Berlin 1939.)

Undervandshindringer er udlagt i Omraader indtil 1000 m fra Punkterne a)  $44^{\circ}$   
 $05' 40''$  N.  $9^{\circ} 32' 40''$  E. og b)  $44^{\circ} 04' 35''$  N.  $9^{\circ} 36' 32''$  E.

## 2909. Sicilien W.-Kyst. Trapani Anduvning. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 40/3851. Berlin 1939.)

Det er forbudt alle Skibe at besejle Omraadet mellem Øerne *Levanzo* og *Favignana*  
 samt mellem Øen *Levanzo* og *Scoglio Porcelli*.

*Scoglio Porcelli*: c.  $38^{\circ} 02',5$  N.  $12^{\circ} 26',4$  E.

## 2910. Italien. Adriaterhavet. Istrien W.-Kyst. Muggia Bugt. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 40/3854. Berlin 1939.)

Der hersker Lodstvang for alle Skibe, der vil løbe ind i *Muggia* Bugt.Skibe, der løber ind i Bugten, skal passere i Nærheden af *Mole V*.

Det er forbudt at benytte noget andet Indløb i Bugten.

*Mole V*: c.  $45^{\circ} 38',4$  N.  $13^{\circ} 44',5$  E.



**2911. Albanien. Valona Bugt. Sejladsforskrift.**

(N. f. S. Nr. 40/3855. Berlin 1939.)

Det er forbudt alle Skibe at besejle *Valona* Omraadet mellem *Saseno* og *Punta Linguetta*. Andvningen af Reden maa ske mellem *Saseno* og *Capo Treporti*, hvor der i dette Øjemed er oprettet en Lodsstation.

*Saseno*: c. 40° 30' N. 19° 16' E.**2912. Lilleasien W.-Kyst. Mytilene. Kalloni Bugt. Oplysning om Baaker.**

(N. f. S. Nr. 40/3856. Berlin 1939.)

En hvidmalet, 4 m høj Jernbaake er opført paa c. 39° 06' N. 26° 05' E. nærved Kysten i Ledelinien for Indsejlingen.

Stangbaaken paa Yderenden af *Plati* Banke er blevet forsynet med en hvid- og rødmalet Firkant.

**2913. (T). Ægypten. Fyr midlertidig slukket.**

(B. a. Z. Nr. 221/2846. 's-Gravenhage 1939.)

Alle Fyrene paa *Ægyptens Middelhavskyst* er indtil videre slukket.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****2914. Bengalske Bugt. Birma. Rangoon. Oplysning om Lodsskib.**

(N. t. M. Nr. 1991. London 1939.)

Skibe, der anduver *Rangoon* Lodsskib paa c. 16° 10' N. 96° 18' E. for at faa Lods, skal passere agten om og aldrig foran om det, og skal, naar de befinder sig her, lave et Lø for Lodsbaaden i Henhold til Vejret.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****2915. Kinesiske Hav. Taisami Inlet. Skibsfartshindringer udlagt.**

(N. t. M. Nr. 2033. London 1939.)

Skibsfartshindringer er udlagt i Indløbet.

c. 22° 46' N. 115° 21' E.

**2916. Australien. Queensland. Harrington og Shortland Reefs. Baaker fjernet.**

(N. t. M. Nr. 2035. London 1939.)

Nedennævnte Baaker er permanent fjernet:

a. Paa W.-Siden af *Harrington Reef* paa c. 10° 49' S. 142° 43' E.b. Paa N.-Enden af *Shortland Reef* paa c. 10° 53' S. 142° 45' E.**2917. Australien. New South Wales. Fingal Head. Fyr flyttet.**

(N. t. M. Nr. 2036. London 1939.)

*Fingal Head* Fyr er flyttet c. 0,3 Sm 79° fra den i Kortet angivne Position og er nu beliggende paa c. 28° 11' S. 153° 35' E., 2,5 Sm 154° fra N.-Spidsen af *Danger Point*.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****2918. Britiske Havne. Ministrygningsoperationer.**

(N. t. M. Nr. 1995. London 1939.)

*Britiske* Krigsskibe, i Færd med Ministrygning eller Øvelser dermed, er i høj Grad vanskeliggjort i deres Manøvreer, hvorfor alle Dampskibe og Sejlskibe, af Hensyn til den almindelige Sikkerhed, skal gøre deres bedste for at holde af Vejen for Ministrygerne og ikke komme dem nærmere end nævnt nedenfor og især have Opmærksomheden henvendt paa, at det er farligt at passere mellem Fartøjer, som stryger parvis eller i Grupper.

Fartøjer, som arbejder med Ministrygning, viser følgende Signaler:

1. Om Dagen: a) Et Fartøj, der opererer enkeltvis:

En sort Ballon paa Fortoppen samt en lignende Ballon paa hver Raanok, eller hvor den bedst kan ses.

Man maa ikke nærme sig Skibe, der viser forannævnte Signal, indenfor en Afstand af c. 825 m.

b) Fartøjer, der opererer parvis eller i Grupper:

En sort Ballon paa Fortoppen samt en lignende Ballon paa Raanokken, eller hvor den bedst kan ses, paa den Side paa hvilken det er farligt at passere.

Skibe maa ikke passere inden for en Afstand af c. 370 m agten for et Par eller en Gruppe Ministrygere, eller naar mere end et Par eller en Gruppe opererer i Fællesskab inden for en Afstand af c. 370 m agten for det bageste Par eller den bageste Gruppe.

Skibe maa under ingen Omstændigheder forsøge at passere mellem Par eller Grupper, der arbejder i Fællesskab.

2. Om Natten: De samme Signaler som om Dagen, idet de sorte Balloner er erstattet med grønne Lanterner.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 2919. Sverige E.-Kyst. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.

(U. f. s. Nr. 37/2460. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Sømærker er midlertidig udlagt som Neutralitetsafmærkning for den svenske Kyst:

1. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 22',_{71}$  N.  $16^{\circ} 45',_{80}$  E., E. for en 7,7 m Grund.
2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 45',_{70}$  N.  $16^{\circ} 54',_{50}$  E., W. for Grunden *Syningsknallen* (9,2 m).
3. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 46',_{36}$  N.  $16^{\circ} 53',_{39}$  E., E. for *Långgrund* (9 m).
4. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 59',_{10}$  N.  $16^{\circ} 55',_{58}$  E., E. for *Innergrund* (9 m).
5. En sort Stage med 3 Balloner paa  $58^{\circ} 05',_{56}$  N.  $16^{\circ} 56',_{80}$  E., ESE. for Grunden *Getryggen* (5,3 m).
6. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 24',_{90}$  N.  $17^{\circ} 11',_{21}$  E., E. for en 9,7 m Grund.
7. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa  $58^{\circ} 28',_{70}$  N.  $17^{\circ} 07',_{61}$  E., i *Arköbugten* i dybt Vand.
8. En Stage paa  $58^{\circ} 29',_{02}$  N.  $17^{\circ} 12',_{45}$  E., SE. for en 6,2 m Grund.
9. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost paa  $58^{\circ} 29',_{09}$  N.  $17^{\circ} 13',_{29}$  E., NW. for en 2,4 m Grund.
10. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 29',_{21}$  N.  $17^{\circ} 13',_{15}$  E., SE. for en 5,7 m Grund.
11. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 33',_{00}$  N.  $17^{\circ} 18',_{80}$  E., SSE. for en 6,5 m Grund.
12. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 39',_{45}$  N.  $17^{\circ} 40',_{50}$  E., E. for *Långgrund* (9 m).
13. En sort Stage med 2 Balloner paa  $58^{\circ} 40',_{58}$  N.  $17^{\circ} 42',_{95}$  E., S. for en 9,8 m Grund.
14. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 41',_{50}$  N.  $17^{\circ} 44',_{85}$  E., E. for Grunden *Knösen* (5,5 m).

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

## SMØREOLIE BRÆNDESELNOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



**ALFRED OLSEN & CO. A/S**  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

NEW EDITION

*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner  
Kulsyre-Ildslukningsanlæg  
Brændol-ormeringsanlæg  
Oliefyrlingsanlæg  
Staalpropeller  
Oliefilter  
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfilter  
Evaporatorer  
Armatur  
Pumper  
Ventilatorer  
etc.

## + 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 Norilfra gunneme Bruerne 7,5 m, ved Kulvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Englave Brygge 6,9 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,0—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 10 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 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrugsstoffer o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug. Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrugsstoffer, 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. Løds penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage. Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kal og Baad for beholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besorges Losning og Ladning efter faeste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomne Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesene). Toldhavnen. Turdokka for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedukke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Ophængning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flyvende Kraner til Luft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Luft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faeste Kraner til Luft indtil 25 Tons samt 2 private, faeste Kraner (Burmester & Wain) til Luft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Luft indtil 8 Tons, 2 faeste Kraner til Luft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Luft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Parisladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Løds benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1005 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faeste Takster. Kran luftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Turdokka indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydenkker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran luftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødsar ved Havnen og i Fyrskibet "Lappgrund". Faeste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Røden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faeste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faeste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Turdokka indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlsløbet og i Ny-Havn 0,00 m. Indsejlsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faeste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgift pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjælpekrua 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre. for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, uformod. Ingen Lodstafg., naar Løds ikke benyttes; iverigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loss. og Lastn. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodst.). Bugsering faeste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibshrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dubl. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibshmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybdeder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluseværskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodaklflet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Løds penge efter Dybgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 800 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 6 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besorges af herværende Firmaer til faeste Priser. Ved Havnen 10 faeste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassener for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frlager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlsløbet 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. Sejskibe 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.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 40

TORS DAG 5. OKTOBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### »VENDIA«

Med dyb Sorg har hele det danske Folk modtaget den rystende Meddelelse om, at den danske Damper »Vendia« — tilhørende De forenede Kulimportører — paa Vej til England i Ballast uden Varsel er blevet torpederet af en tysk Undervandsbaad, hvorved 11 af dens 17 Mand omkom.

Overfor denne store og ganske uforklarlige Ulykke — dobbelt uforklarlig fordi vi netop havde faaet Forsikringer om, at hvordan man fra tysk Side end vilde se paa Kontrabande og Skibene i det hele taget, vilde der altid kunne regnes med en human Behandling af selve Skibsbesætningerne — maa vi foreløbig tie. Der maa jo være en Forklaring, — om saa ogsaa denne Forklaring kun er Konstateringen af den mest tragiske Fejltagelse.

Om selve Ulykken skal meddeles:

Kl. 11,15 observeredes ca. 3 Str. agten for tværs i Solstriben en Undervandsbaad. 1. Styrmd. D. Geerdsen, som befandt sig paa Broen, slog straks stop paa Maskintelegrafer, og næsten i samme Øjeblik begyndte Undervandsbaaden at skyde paa Skibet. Kaptajnen, som havde lyttet efter Vejrbetalingen og Pressens Udsendelse, kom ved Lyden af Skudene straks paa Broen. Der gaves Ordre til Dæksvagtens om at bjerge Loggen, og 1. Styrmd. blev beordret ned at klargøre et Flagsignal, at vi var stoppet. For at tilkendegive Undervandsbaaden, at Skibet laa stoppet, gaves to lange Toner med Dampsløjten, og Kaptajnen raabte paa Tysk til Undervandsbaaden — der da kun var ca. 150 m borte —, om vi skulde komme over med en Baad, dog uden at faa Svar. Da Skibet faldt af for Vinden, fyrede Undervandsbaaden igen, og omtrent samtidig ramte en Torpedo Agterskibet, antagelig ved Skoddet mellem Kadel og Maskinrum. En voldsom Eksplosion indtraf, hvorved hele Agterskibet fra Bunkerlugen og agterefter blev bortrevet og straks efter sank. Ved Eksplosionen blev begge Redningsbaade knust og bortrevet fra Daviderne. Til de Mennesker, som befandt sig i Agterskibet, naas intet.

Disse er sikkert for de flestes Vedkommende dræbt øjeblikkelig ved Eksplosionen. Som et Eksempel paa dennes Voldsomhed kan bemærkes, at en Krumtap fra Maskinen blev slynget op paa Underbroen i Stb. Side, en anden havnede paa Resterne af Baaddækket.

Da Torpedoen havde ramt, sprang Kaptajnen ind i Salonen for at bjerge Regnskabet og Skibspapirerne og raabte paa at faa Redningsbælterne smidt i Vandet til de overlevende. Dette blev udført af 1. Styrmd. og Hovmester, som derefter straks sprang udenbords. Da der ikke naas flere om Bord, sprang ogsaa Kaptajnen i Vandet medførende ovennævnte Papirer, men maatte lade disse gaa, da han ikke var forsynet med Redningsbælte. Efter at være kommet i Vandet klamrede de overlevende sig til diverse Drivtømmer, — ialt taltes 7 Mand, hvoraf den ene, Letmatros Christensen, var haardt saaret i venstre Side af Hovedet og tilsyneladende bevidstløs.

Forskibet af S.S. »Vendia« holdt sig flydende i længere Tid. Undervandsbaaden, som først styrede bort fra Vraget i nordlig Retning, skød paa Forskibet for at faa det til at synke og samlede derefter de overlevende op. I meget forkommen Tilstand blev disse bragt ned i Undervandsbaaden, det vaade Tøj laget af dem, nødtorftigt paaklædt lagt paa Køjerne og beværtet med Konjak.

De reddede Sømænd er Søndag Aften ankommet til København i god Behold.

De 11 Omkomne, der antagelig er blevet dræbt øjeblikkelig ved Eksplosionen, er:

1. Styrmand Henry S. M. Rasmussen, Snekkersten.
1. Mester Arnold P. A. Eisoe, København.
2. Mester Henning Jensen, Helsingør.
- Maskinassistent Svend Erik Jensen, Nekso.
- Kok Rasmus Eriksen Rasmussen, København.
- Fyrbøder Jens Georg Ehrlich, Nr. Sundby.

Fyrbøder Axel A. Nielsen, Malholm ved Aalborg.  
Letmatros Jens Jørgen Christensen, Aalborg.  
Messedreng Finn Hardy Jørgen Hjort, København.  
Jungmand Niels Østergaard Larsen, Løgstør.  
Fyrbøder Carl Magnus Rydberg, Aalborg.

De 6 Reddede er:

- Kaptajn P. Lund, Aabyhøj.  
1. Styrmand D. Geerdsen, København.  
Hovmester B. Bruun, Aalborg.  
Matros Ove Hakon Huusfeldt, Turø.  
Matros Karl Hansen, Lemvig.  
Letmatros Vagn Hald, Struer.

Naar man nu fra tysk Side fremsætter en Paastand om, at den danske Damper — ligesom den senere af samme Undervandsbaad torpederede svenske Damper »Gun« — skulde have søgt at vædre Undervandsbaaden, kan dette paa det mest eftertrykkelige afvises fra dansk Side, hvilket bl. a. ogsaa fremgaar af det Søforhør, der blev afholdt i København Tirsdag.

Begivenheden er rundt om i alle neutrale Lande kommenteret indgaaende. Saaledes skriver »Norges Handels- og Sjøfartstidende«: »Sænkningen af den danske Baad paa Vej til England for at hente Kul er et aabent Brud paa Folkeretten af groveste Art. Det vil vække Afsky i alle neutrale Lande. Hvis Overgrebene bliver forsvaret, maa man gaa ud fra, at der er handlet efter højere Ordre. Det vil i saa Tilfælde være en Bekræftelse af et Telegram, der gaar ud paa, at det er Tysklands Hensigt al afskære al neutral Handel med England. Dette vil i dette Tilfælde sandsynligvis først og fremmest gaa ud over de nordiske Lande«.

### OPBRINGELSEN AF DE DANSKE BAADE

Mens den første Maaned af Krigen forløb, uden at der skabtes den danske Skibsfart større Gæner, end man maatte forudse, er der de sidste Dage gennem Torpederingerne og Opbringelserne skabt en saadan Uro og saadanne Vanskeligheder for dansk Skibsfart, at man med den største Bekymring maa se Fremtiden i Møde.

Foreløbig er der indløbet Meddelelse om, at fire danske Dampere er blevet indbragt til tyske Havne for Undersøgelse.

Det drejer sig om tre af Det Forenede Dampskibsselskabs Eksportbaade »Rota«, »Diana« og »Margrethe« samt Damperen »Lynæs« tilhørende Dampskibsselskabet »Solnæs« (O. F. Svendsen), København.

Skibene blev Natten til Lørdag standset i Læsø-Trindel i internationalt Farvand af tyske Marinefartøjer. »Diana« var Fredag Eftermiddag og »Rota« samme Aften gaaet herfra til England med Landbrugsprodukter. »Lynæs« var paa Rejse fra Sverige til Holland med en Ladning Træ.

Den danske Gesandt i Berlin er straks af Udenrigsministeriet instrueret om at foretage Henvendelse for at opnaa hurtigst mulig Frigivelse.

De tre Eksportbaade var som nævnt kun lastet med Landbrugsprodukter, der baade efter Folkeretten og efter den tyske Præseordning falder udenfor Kontrahandebestemmelserne, og den tredje Damper var paa Rejse mellem to neutrale Havne. Hvad specielt Landbrugsseksporten angaar, bør det huskes, at vor Ikke-Angrebspagt med Tyskland netop forudsætter Opretholdelsen af normal Landbrugs-Eksport til begge Si-

der. Det blev understreget ved Ambassadør von Hassels Henvendelse til Statsminister Stauning og Udenrigsminister Munch den 2. September, hvor Ambassadøren gav Udtryk for den tyske Regerings alvorlige Vilje til saa vidt muligt i fuldt Omfang at opretholde og omhyggeligt pleje den erhvervsmæssige Forbindelse mellem de to Lande paa samme Grundlag som hidtil samt til at løse mulig opstaaende Spørgsmaal gennem venskabelige Forhandlinger.

Dette er ogsaa understreget i en Udtalelse af Statsministeren:

«Med Hensyn til Danmarks Samhandel med Ulandet er det ved den nylig afsluttede Ikke-Angrebspagt med Tyskland sikret, at vor Handel — og her gælder det særlig vort Landbrugs store Produktion af Livsfornødenheder — kan fortsættes paa normal Maade, selv om en Krig udbræder. Denne Bestemmelse er i Dag understreget ved Henvendelse fra en særlig Udsending fra Tyskland. Det er fastlagt, at Tyskland fremdeles vil levere os de Varer, vi har Anvendelse for, og ved hvis Levering der sikres Tyskland Levering af Landbrugsvarer, paa samme Maade som tilsvarende Handel med England kan ventes fortsat. Der er Enighed om, at vi fortsætter Handelen til begge Sider i samme Forhold som hidtil.»

Indtil nærmere foreligger, maa man derfor gaa ud fra, at det fra tysk Side kun drejer sig om en Undersøgelse af de danske Skibe, og at saavel disse som deres Ladninger hurtigt vil blive frigivet.

### DEN NEUTRALE SKIBSFARTS STILLING

Torpederingerne af de mange skandinaviske Skibe har rejst Spørgsmaalet om den neutrale Skibsfarts Stilling under Krigen. Der maa paa den ene eller anden Maade skabes en Retsstilling paa dette overordentlig vigtige Omraade. Der rejser sig to Problemer, dels hvilke Varer der er Kontrabande, dels om Kontrabandelisterne ad diplomatisk Vej skal meddeles de forskellige Regeringer, eller det fremtidigt skal være nok at manifestere Kontrabandelisten gennem Sænkning af Handelsskibe. Sænkningen af de skandinaviske Baade er sket, uden at man har vidst, at Cellulose efter tysk Opfattelse var Krigskontrabande. Men dermed er man uden for Sørøttens Omraade. Den neutrale Handelspolitik's første Retskrav maa være Fastsættelsen af bestemte Kontrabandelister.

Naar disse skal fastlægges, maa de neutrale Stater kræve af de krigsførende, at der ikke skabes Lister, der under Søkrigens haarde Virkelighed medfører en Lammelse af de neutrale Staters økonomiske Liv. Uden Import og Eksport af Raavarer kan de neutrale Lande ikke opretholde et blot nogenlunde tilfredsstillende økonomisk Liv.

I Tyskland er man fuldt ud klar over, at Sænkningen af neutrale Skibe vækker Ængstelse og Harme i de neutrale Lande, men det hævdes, at alle hidtil udførte Sænkninger af neutrale Skibe har været fuldt ud berettigede. En Ændring i Tysklands Synspunkter paa de neutrale Skibes frie Ret til at passere Havene vil sikkert kun kunne opnaas, hvis de neutrale Lande slaar sig sammen og stiller samlet Krav om Respekt for Havenes Sikkerhed.

### HOLLANDSK PROTEST

Nieuwe Rotterdamsche Courant giver Udtryk for Haabet om, at den hollandske Handelsdelegation, der er afrejst til London for at indlede Forhandlinger med den britiske Regering om det engelsk-hollandske Handelssamkvem under de Vanskeligheder, der er opstaaet som Følge af Krigstilstanden, vil fremsætte en Protest mod den britiske Fremgangsmaade overfor den hollandske Koffardiflaade.

Bladet meddeler i denne Forbindelse, at et Antal hollandske Fragtdampere er blevet holdt tilbage i »The Downs« i 14 Dage og endnu længere, og at de

britiske Flaademyndigheders Optræden mod Skibenes Besætninger har en besynderlig Lighed med Misbrug af Magt.

Ogsaa fra dansk saavel som fra de andre skandinaviske Landes Side klages der over, at Skibene holdes utilbørligt længe tilbage i engelsk Kontrolhavn.

### KONTRABANDE-KONTROLLEN

Det engelske Ministerium for den økonomiske Krigsførelse meddeler, at over 70,000 Tons Varer er blevet opsnappet og tilbageholdt af den britiske Kontrabandekontrol i Løbet af den Uge, der sluttede den 26. September. Disse Varer omfatter bl. a. 23,150 Tons Jernmalm, 14,200 Tons Petroleumprodukter, 7200 Tons Manganolie, 7500 Tons Oliefærø, 6000 Tons Bauxit, 2600 Tons Foderstoffer, 2100 Tons forskellige Levnedsmidler, 1300 Tons Fibre, 1300 Tons Olive og Fedt, 1700 Tons Korn, 5900 Tons Gummi. Der er desuden tilbageholdt en Del Ladninger bestaaende af Kemikalier, Bomuld, Uld, Gummi, Harpiks, Tømmer, Huder, Skind og Kunstgødning.

I Underhusets Møde meddelte Parlamentssekretær i Handelsministeriet, Major Lloyd George, at Planen om Erstatning som Følge af Sømænds Død eller Lemlæstelse i den civile Skibsfart under Krigen ogsaa gælder udenlandske Sømænd, der er forhyret paa britiske Skibe.

### FRANKRIG OG DEN NEUTRALE HANDEL

Handelsministeriet meddeler: Den herværende franske Legation har i en Note meddelt Udenrigsministeriet følgende:

Det er Republikens Regering magtpaaliggende under de nuværende Fjendtligheder, i videst muligt Omfang at tage Hensyn til den neutrale Handels retmæssige Interesser. Ikke desto mindre ser Regeringen sig nødsaget til at benytte sig af de de krigsførende Parter paa Havet tilkommende Rettigheder.

Iøvrigt vil den Gene, som Udøvelsen af disse Rettigheder medfører for den reelle Handel, forringes i samme Forhold, som denne er villig til at underkaste sig de uundgaaelige Formaliteter.

Den franske Republiks Gesandtskab har den Ære overfor det kongelige Udenrigsministerium at anføre de vigtigste Linier i de Bestemmelser, som tilsigter at gøre det muligt for Republiken at forhindre, at Kontrabandeverer tilgaa Fjenden.

Listen over de under de nuværende Forhold som Kontrabande betragtede Varer findes i en Bekendtgørelse fra den franske Regering, offentliggjort i den franske Statstidende (Journal Officiel) for Mandag den 4. September 1939.

I Havnene *Brest, Sete og Oran* er der truffet Forholdsregler med Henblik paa en Lettelse af Undersøgelsen af Skibene. Det anbefales indtrængende de Skibe, der er bestemt til fjendtligt Territorium eller neutrale Havne, og som ikke har Lejlighed til at anløbe en anden fransk eller allieret Havn, i deres egen Interesse at anløbe den for dem mest bekvemme af de tre ovenfor anførte Havne (eller en af de britiske Kontrolstationer), hvor Undersøgelsen af disse Skibe vil blive foretaget med al ønskelig Hurtighed. Naar det er konstateret, at de ikke medfører Krigskontrabande, vil de faa udstedt en Attest, som vil lette dem Fortsættelsen af deres Rejse. Ethvert Skib, som ikke frivilligt anløber, udsætter sig for senere at blive undersøgt og, om fornødent, at faa anvist en anden maaske mindre fordelagtig Kurs.

Republikens Regering vil i alle Tilfælde bestræbe sig paa at gøre Undersøgelsen af Skibene saa kortvarig som mulig og dette i Særdeleshed hvad angaar de Skibe, som frivilligt anløber i denne Hensigt. Iøvrigt kan vedkommende Skibe selv bidrage til, at de nødvendige Formaliteter fremmes i videst muligt Omfang. Varigheden af Kontrolformaliteterne vil blive betydeligt afkortet, hvis Skibenes Papirer er fuldstændig i Orden og uden nogen Tvetydighed angiver den nøjagtige Art af alle Dele af deres Ladning. Afladernes, de virkelige Transit-Forhandleres samt de virkelige Modtageres Navne, Oprindelseslandet og saavel det foreløbige som det endelige Bestemmelsessted for alle de transporterede Varer. I denne Forbindelse anbefales det i Særdeleshed ikke at benytte Ordre-Konnossementer eller Konnossementer udstedt til Kommissionær eller til Transit-Forhandler, hvilket vil nødvendiggøre Undersø-

gelse, der kan medføre Forsinkelse. Udførlige Lastplaner saavel som Oversættelser til Fransk eller Engelsk af Manifeste og Konnossementer vil kunne fremme Udførelsen af Kontrolformaliteterne.

I al Almindelighed skal de Skibe, der anløber andre franske Havne end de ovenfor anførte Kontrolhavne, fremlægge for de franske Myndigheder en fuldstændig Beskrivelse ikke blot af de Varer, der skal losses, derunder indbefattet Transitvarer og Omladningsvarer, men ogsaa af de Varer, der forbliver om Bord. Den skriftlige Erklæring afgivet til de franske Myndigheder, indeholdende alle Enkeltheder og en paalidelig Beskrivelse vedrørende disse Varer — Arten og Mængden af hver af Ladningens Dele, Navn paa Afsender, Transit-Forhandler og virkelig Modtager, Oprindelsesland, første, mellemliggende og endelige Bestemmelsessted — gør det muligt for de interesserede Skibe at undgaa Forsinkelser.

Da de franske og allierede Skibe, dem uafvidende, kan komme ud for at transportere Kontrabande, vil de blive underkastet samme Kontrol som de neutrale Skibe.

Den franske Regering erklærer sig iøvrigt rede til, i den Udstrækning, det maatte være foreneligt med dens Ret til at forhindre al Kontrabande i at tilgaa Fjenden, med Velvilje at undersøge de af de neutrale Regeringer gjorte Henstillinger til Lettelse af den under dem sorterende reelle Søfart.

### KONTRABANDE

**D**iskussionen om Kontrabanden fortsættes. Fra tysk Side har man fastslaaet følgende:

- 1) Efter at England i Overensstemmelse med sine Pirat-Traditioner og med Ringeagt for Folket, straks ved Krigens Begyndelse havde offentliggjort en Kontrabandeliste, der gik langt ud over Bestemmelserne i den tyske Priseordning, der holdt sig strengt til Folketretten, har Tyskland i berettiget Modværge maattet gribe til tilsvarende Forsvars-Forholdsregler gennem Loven af 12. September om Ændring i Priseordningen.
- 2) Den i Loven af 12. September indeholdte Kontrabandeliste er gennem de tyske, diplomatiske Repræsentationer blevet notificeret samtlige neutrale Magter.
- 3) I Overensstemmelse med Artikel 1, Ciffer 1, i Forbindelse med Ciffer 12 i denne Lov anses Stoffer, der kan tjene til Fremstilling af Krudt og Sprængstoffer som ubetinget Kontrabande.
- 4) Cellulose er et Stof, der i videste Omfang anvendes til Fremstilling af Sprængstoffer.
- 5) Nogle udenlandske Presseorganers Henvisning til, at man godtroende har været af den Mening, at Cellulose ikke var Kontrabande, bliver kun forstaaelig gennem en Antagelse af, at de paagældende aabenbart har savnet de nødvendige, kemisk-tekniske Kundskaber. For enhver Fagmand maatte derimod Celluloses ubetingede Kontrabande-Egenskab utvetydigt fremgaa af den Kontrabandeliste, der var notificeret de neutrale Magter. Iøvrigt følger Tyskland ogsaa her kun Englands Eksempel, hvor det allerede den 15. blev officielt erklæret, at en neutral Damp med en Last af til Tyskland bestemt Papirmasse var blevet opbragt.
- 6) De tyske Undervandsbaade har derfor kun handlet efter deres Pligt, naar de har forhindret Videretransport af Celluloselaster til England, thi derfra vilde Cellulosen være kommet tilbage i Form af Sprængstoffer, der var blevet sat ind imod de tyske Frontsoldater. I Samklang med Søkrigsrettens Bestemmelser og den tyske Krigsmarines ridderlige Traditioner

er der gaaet frem med største Skaansel overfor Besætningerne, der alle er blevet reddede.

- 7) Ogsaa Træ er ubetinget Kontrabande, naar det maa anses for Stof, der er egnet til Fremstilling af de i Artikel 1, Ciffer 1—10, i Loven af 3. September opregnede ubetingede Kontrabandevare. Som Eksempel behøver kun at nævnes Grubetømmer, der kræves til Fremskaffelse af de i Artikel 1, Ciffer 10, som ubetinget Kontrabande betegnede Brændselstoffer.
- 8) Enhver Neutral, som der tilføjes Skade af tyske Søstridskræfter under Udøvelse af Priseretten, har Mulighed for at henvende sig til den tyske Prisedomstol i Hamborg, som med uafhængige Dommere som Besætning vil efterprøve og afgøre alle Besværinger paa objektiveste Maade.
- 9) Naar den af England paa samvittighedsløs og letfærdig Vis anstiftede, vanvittige Krig til Tysklands største Beklagelse ogsaa skader og truer de neutrale Magters Handel paa det sværeste, saa ved disse neutrale Magter i hvert Fald, hvor de uforbederlige Krigsoptimister sidder, de der, fra bekvemme Kontorstole betoner deres faste Beslutning om at paatvinge Europas i Sandhed konstruktive Fredskræfter en »aa-re-lang« Krig.

Naar derfor Tyskland, der ikke har noget som helst Krigsmaal mod Vest og kun forsvarer sig mod den engelske Agression, spærret for de Tilførsler, der er nødvendige for Englænderne til overlagt Fortsættelse af Krig, gør det Verdensfredens Genoprettelse den største Tjeneste og derved ogsaa alle de neutrale Lande, der længes efter hurtig Afslutning af Krig.

I Anledning af den fra tysk Side udsendt Erklæring om Torpedering af Handelsskibe fremhæves i folkeretskyndige Kredse i Sverige bl. a., at Sænkning af neutrale Handelsskibe paa Grund af Kontrabandelister i Følge Folketretten kun maa ske under ekstraordinære Forhold og under særlige Forudsætninger, som ikke kan anses for at have foreligget her. Intel havde hindret Orlogsskibe i efter sædvanlige Regler at indbringe det opbragte Skib til tysk Havn for Priseretskontrol.

Den tyske Kontrabandeliste af 12. September nævner ikke Træmasse blandt Kontrabandevare.

I den tyske Erklæring gør man nu gældende, at denne Vare er indbefattet i Emnerne, der tjener til Fremstilling af Krudt og Sprængstoffer, og det understreges, at Cellulose er Kontrabande i dets Egenskab af Raamateriel for Sprængstoffabrikationen. Heroverfor maa man hævde, at ingenlunde al Cellulose, men kun Cellulose af en vis Beskaffenhed er tjenlig til Sprængstoffabrikationen, og i denne Sammenhæng maa det særligt bemærkes, at Træcellulose kun anvendes til dette Formaal som Surrogat for den meget bedre Bomuld.

Det er yderst usandsynligt, at England, der har ubegrænset Mulighed for at anvende Bomuld, skulde bruge den daarligere Træcellulose i Sprængstoffabrikationen.

For at en Vare kan behandles som Krigskontrabande, er det ikke tilstrækkeligt med den teoretiske Mulighed, at den kan anvendes til militære Formaal. De tyske Foranstaltninger rammer i Virkeligheden mindre Englands Krigstilførsel end et neutralt Lands Handel og Industri. Ligeledes savner man Grundlag for Antagelse om, at de øvrige Bestanddele af Lasten, saasom Trævarer og Papir, skulde blive anvendt til militære Formaal. Man maa i denne Sammenhæng understrege, at ifølge det tyske Prisereglement maa mindst Halvdelen af Lasten være Kontrabande for at et Skib kan sænkes. Der har ikke forud for Torpederingen af »Gertrud Bratt« været foretaget nogen Indgriben mod Skibe med Laster af Trævarer eller Træmasse. Paa Grund heraf og Omstændighederne iøvrigt har man ikke fundet Anledning til at regne med Opbringelsen af Skibe med saadanne Laster.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Franske Eksportforbud

Journal Officiel for 14. September bringer en Meddelelse til Eksportørerne vedrørende en Række Undtagelser, af praktisk Natur, fra det franske Eksportforbud. Undtagelserne omfatter: Forsendelser fra Corps Diplomatique i Frankrig, Rejsegods, Grænsebeboeres Provisioner: Køretøjer, Forspand, Automobile m. v., som af Grænseboere midlertidigt har været indført til Frankrig, Brændstoffer i Automobile m. v., som midlertidigt udføres fra Frankrig, Handelsrejsendes Vareprøver, Afgrøder fra Marker, som ejes af Udlændinge og som er beliggende i de franske Grænseegn og underkastet de for disse særligt gældende Bestemmelser, Skibsproviant, udenlandske Varer, som genudføres efter at have været udstillet i Frankrig.

Medens der saaledes gøres Undtagelser fra Eksportforbudet forsaavidt angaar Skibsproviant, bestaar der fortsat Forbud mod Eksport af Brændselolie (gas-oils og fuel-oils), den franske Toldtarif Positioner 198 bis og 198 ter,

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

hvilket har medført, at danske Motorskibe for at opnaa Brændselolie m. v. har maattet indgive skriftlig Ansøgning til det franske Ministerium for offentlige Arbejder (Ministère des Travaux Publics, Direction de Carburants, Paris (7ème)). Til Andragendernes Behandling er medgaaet en Uge eller mere. Meddelelsen har følgende Ordlyd:

### Avis aux Exportateurs.

*Prohibitions d'exportation. — Dérogations générales.*  
Des derogations générales aux prohibitions de sortie ont été consenties en faveur:

1° Des objets expédiés par des ambassadeurs, par des membres du corps diplomatique ou par des personnes étrangères bénéficiant de l'immunité diplomatique;

2° Des objets importés par les voyageurs et destinés à leur usage personnel;

3° Des provisions des frontaliers;

4° Des attelages, des voitures automobiles carrossées pour le transport des marchandises des frontaliers, rou-

leurs ou haleurs, sous réserve de la souscription d'un acquit-à-caution garantissant la réimportation;

5° Des carburants présentés lors de l'exportation temporaire des automobiles, motocyclettes et bateaux de rivière d'origine française ou lors de la réexportation des mêmes véhicules d'origine étrangère sous condition que lesdits carburants soient renfermés dans des réservoirs normaux;

6° Des échantillons de voyageurs de commerce;

7° Des récoltes des biens-fonds possédés par des étrangers en France et bénéficiant du régime des propriétés limitrophes;

8° Des provisions de bord et d'avitaillement;

9° Des marchandises étrangères réexportées après avoir figuré dans des foires et expositions qui ont eu lieu en France.

#### Reglement til den venezuelanske Toldlov

Den officielle »Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela« Nr. 19848 for den 11. April, indeholder Reglement Nr. 7 til »Ley de Aduanas« af 4. August 1938.

Den danske Legations Myndigheder i Canada henleder Opmærksomheden paa Reglementets Par. III, Art. 18, der omhandler Afskibere's Pligter med Hensyn til Forsendelser til Venezuela. Det fremgaar heraf, at Afskibere af Varer til venezuelanske Havne skal afgive til den venezuelanske Konsul Faktura i 4 Eksemplarer omfattende alle de afskibede Varer. Fakturaen skal være affattet paa Spansk i Overensstemmelse med den i Reglementet aftrykte Form 2. Der maa kun skrives paa en Side af hvert Blad (jfr. dog Art. 48). I Teksten maa ikke anvendes Utrykket »idem«, ej heller Anførselstegn, Forkortelser eller Udtrykkene »sin marca«, »sin numero«, medmindre det drejer sig om Varer afskibet »in bulk«, heller ikke maa der findes udfyldte Linier, og saadanne skal annulleres ved Hjælp af en Streg.

Karakteren af de afskibede Kolli skal angives med de i Art. 6 anførte Udtryk.

Art. 20 bestemmer, at Indholdet af de afskibede Kolli i Konsulatsfakturaen skal angives i Overensstemmelse med den venezuelanske Toldtarifs Positioner. I Tilfælde af, at de i Tarifen anførte Positioner ikke udtrykkeligt dækker Varens Art, kan Afskiberen tilføje en forklarende Tekst. Naar det drejer sig om Varer, der ikke omhandles i nogen af Toldtarifens Positioner, skal Afskiberen anføre denne Omstændighed i Fakturaen og skal beskrive Varen med størst mulig Klarhed med Angivelse af Arten af de Materialer, der er anvendt ved Fabrikationen samt Varens Anvendelse.

I Art. 22 bestemmes, at Kolli af samme Art, Størrelse, Form, Vægt og Indhold kan angives med samme Mærke eller under et Nummer og indeholdes i samme Parti. Udenfor dette Tilfælde kan der ikke i samme Faktura anføres to eller flere Kolli angivet med samme Mærke eller Nummer. Ligeledes kan inkluderes i samme Parti med forskellige Numre forskellige Kolli med samme Indhold selv med forskellig Vægt og Form. I dette Tilfælde specificeres i Deklarationens Tekst hvert Kolli's Vægt og i vedkommende Rubrik Partiets samlede Vægt.

Saafernt et Kollo indeholder Varer, der henhører under forskellige Positioner i Toldtarifen, skal Nettovægten

af hver Art Varer og Bruttovægten af det paagældende Kollo angives.

Par. IV indeholder Bestemmelser vedrørende de venezuelanske Konsulærembedsmænds Pligter og de Formaliteter, de bør iagttage, forsaavidt angaar Forsendelser til Venezuela.

#### Nye britiske Bestemmelser om Oprindelsescertifikater

Ifølge telegrafisk Indberetning fra Gesandtskabet i London har Board of Trade udstedt Instruks til Toldmyndighederne om ikke at kræve Oprindelsescertifikater for Fødevarer i Almindelighed.

For følgende Fødevarer, som er underkastet Importkontrol, er Oprindelsescertifikat dog fremdeles paakrævet: Kødekstrakt, Saucer, Essenser, Leverpostej og andre »meat-pastes«, præserverede Pølser (»preserved sausages«), frisk Frugt (undtagen Æbler og Pærer), friske Grøntsager (undtagen Kartofler, Tomater og Løg), Biscuits, Krabbe og Hummer i hermetisk Emballage, tørrede Grøntsager (undtagen Ærter, Bønner og Linser), Grøntkonserver (undtagen Tomater), Gær.

#### Lettisk Forordning vedrørende Skibsfarten

Den lettiske Finansminister har offentliggjort en Forordning vedrørende Skibsfarten, hvorefter Ejere af lettiske Handelsskibe er forpligtede til:

- 1) I Løbet af en Uge efter Offentliggørelsen af denne Forordning hos den befuldmægtigede for Skibsfarten at registrere de timechartrede Kontrakter og Kontrakter vedr. Fragttransporter, der udføres af de dem tilhørende lettiske Skibe, der befinder sig i Udenlandsfart.
- 2) Kun at afslutte saadanne Kontrakter efter Tilladelse i hvert Tilfælde fra den befuldmægtigede for Skibsfarten.

Det er tilladt den befuldmægtigede for Skibsfarten at gøre Undtagelser med Hensyn til Skibe, som tilhører udenlandske Statsborgere eller juridiske Personer, og som sejler under lettiske Flag.

Forordningen er traadt i Kraft den 21. September.

#### Bygning af Standard-Redningsbaade

Paa Handelsministeriets Foranledning og udgivet af dette foreligger nu et lille Hefte — Pris 75 Øre — Vejledning vedrørende Bygning af Standard-Redningsbaade med Oplysninger om Standard-Dimensioner, Standard-Form, Materialedimensioner, Materiale, Køl, Inderkøl og Kølsvin, Stævne og Stævknæ, Spantsystemet, Essing og Dækbord, Toftevæger og Kimmingsvæger, Klædningen, Fenderlister og Skamfilingslister, Tofter, Sidebænk, Pli-ter og Sidebæklædning, Tofteknæ, Beslag, Maling, Udstyr og en Række Tabeller og Tegninger.

#### Nye albanske Sølvmonter

Som Følge af et Dekret, udstedt i Tirana af den italienske Statholder i Albanien, skal alle albanske Sølvmonter i Stykker paa een og to albanske Francs trækkes ud af Cirkulationen og erstattes med nye Sølvmonter paa henholdsvis 5 og 10 Lek. — De nye Monter bærer paa Forsiden den italienske Konge og Kejsers Billede og paa Bagsiden Skanderbegs Ørn flankeret af to Fasces.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Søfartens Bibliotek

Arbejdet med Starten af det nye Søfartens Bibliotek er nu i fuld Gang. Dette Biblioteksarbejde for de Søfarende vil ikke paa nogen Maade blive standset paa Grund af Krigsforholdene, idet man netop kan sige, at det er særlig vigtigt, at de Søfarende under en Krigssituation faar god Læsning om Bord, dels for at sprede Tankerne, og dels fordi de under Krigsforhold vil faa færre Blade og Aviser tilsendt hjemmefra paa Grund af de usikre Postforhold.

Der vises stor Interesse for det nye Søfartens Bibliotek, som fra mange Sider modtager Støtte og Hjælp. Foruden Tilskudene fra Rederiforeningen og Rederierne har Biblioteket modtaget Tilsagn fra Esbjerg Kommune om Kr. 5,000 til Starten og Kr. 1,000 som aarligt Driftstilskud, medens Aalborg Kommune har givet Tilsagn om respektive Kr. 1,000 og Kr. 200.

De Forenede Kulimportører har lovet at levere gratis Brændsel til Søfartens Bibliotek's Lokaler i et helt Aar. Rederiforeningens gensidige Løsøreforsikring er indgaaet paa at overtage Risikoen for saavel almindeligt Havari som Krigsrisiko for alle de Bøger, der findes om Bord i Skibene og uden nogen Præmieberegning.

Bibliotekets Bestyrelse har iøvrigt netop vedtaget, at Biblioteket skal have eget Bomærke (ex libris), og blandt de indkomne Forslag har man valgt en Kompasrose med en opslaaet Bog.

Endvidere har Dansk Sejlskibsrederi-Forening tilsluttet

sig Arbejdet og bliver repræsenteret i Bestyrelsen af Skibsreder Axel Jørgensen, Thuro.

### Tredie svenske Damper sænket

Den tredie svenske Baad, der er sænket af tyske Ubaade, er det ved Feistein sænkede Skib »Nyland« af Göteborg paa 3,525 Bruttotons, bygget 1909 i Sunderland. Mandskabet — ialt 29 Mand — blev reddet af norske Krigsskibe.

»Nyland«, som tilhører Dampskibsselskabet Tirfing i Göteborg, var bestemt til Antwerpen med en Malmlast. Skibet havde en Tid ligget i Stavanger, hvortil Skibet indkom fra Narvik.

Det torpederede Mandskab fra »Nyland« kom ind til Risaviken ved Tananger omhord paa et norsk Marinefartøj, som havde taget Redningsbaaden paa Slæb. »Nyland« var gaaet fra Stavanger Aftenen forud, men blev stoppet et godt Stykke til Havs af en tysk Undervandsbaad Kl. 1,15 Nat. Skibets Kaptajn fik Ordre til at komme over til Undervandsbaaden med Skibspapirerne og fik Besked om, at Skibet skulde sænkes. Undervandsbaaden fulgte »Nyland« ind mod Kysten til omkring 12 Sømil Vest for Feistein. Der blev Skibet om Morgenen torpederet, efter at Besætningen, 29 Mand, var gaaet i Baadene. Torpedoen ramte Midtskibs, en Røgsøjle 5—6 Gange saa højt som Masterne, stod i Vejret, og Skibet brækkede over i to Dele og sank i Løbet af 30 Sekunder.

Senere er sænket den andet Steds omtalte Damper »Gun« af Göteborg.



\* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Forandringerne paa Fragtmarkedet har ikke været særlig store i den forløbne Uge. Dog synes der at kunne spores en begyndende Svaghed i de Trades, som ikke vedrører de krigsførende Magter, hvilket antagelig skyldes, at der i disse Farter udbydes en Masse neutral Tonnage, da denne ikke vil tage Chansen for at sejle paa Frankrig og England.

Maximalraterne for de af de britiske Regeringskomiteers kontrollerede Trades er iøvrigt nu fastsat som følger:

Australien/U.K. 45/-.

River Plate/U.K. 32/6.

South Africa—Durban/UK. 32/-, Cape Town/U.K. 30/-.

St. Lawrence/U.K. 4/- per qr.

Gulf/U.K. 4/9 per qr.

Gulf-cotton/U.K. 27/6d. f.i.o. per 60 cu.ft. bale.

I disse Trades er der gjort en Del Forretning paa Basis af de ovenfor nævnte Rater.

Hvad de øvrige oversøiske Markeder angaar skal nævnes, at Scrapjern er sluttet fra U.S. Atlantic til Japan til den lavere Rate af \$12 og fra Golfen er betalt \$12.50.

Sukker fra Cuba til Europa er stadig stille, men der indikeres Rater af omkring \$14 for refined sugar til Norge og Sverige.

Korn fra Northern Range er sluttet til 57 cents for 2600 Tonner til 2 Havne Danmark.

Pacificystmarkedet er uforandret. Scrapjernsraterne har vist svagt vigende Tendens, og der kan i Dag næppe opnaas over \$8. Iøvrigt er der forskellige Lumber Ordre i Markedet fra saavel U.S. Vestkyst som fra British Columbia til Australien, Sydafrika og Japan. Rateniveauet er i det store hele uforandret.

Ogsaa Østens Markeder er nærmest uforandrede. Der er utvivlsomt en stor Del neutral Tonnage disponibel, men tilsyneladende interesserer det ikke neutrale Redere at tage hjemgaaende Forretning, end ikke til de skandinaviske Lande.

Der kan antagelig stadig placeres Tonnage for Soya-bønner fra Dalny eller Kolsichang til skandinaviske Havne til Rater omkring \$14/\$15.

Fra Philippinerne søges Tonnage for Sukker til USNH. for November/Januar til \$12 ligesom der søges en Baad fra Philippinerne til Danmark med Kokskager til \$15. Fra Saigon er der sluttet engelsk Tonnage til Frankrig til 50/-, og fra Kolsichang søges Tonnage for Ris til Vestindien til \$13.

Fra Java noteres et stort Antal Sukkerordrer til saavel Holland som til Middelhavsdestinationer, men Befragterne sætter ingen Rate paa.

Fra Indien er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage, men det er stadig vanskeligt at faa at vide, hvad Befragterne virkelig vil betale for saadan Forretning.

Fra Sydafrika har der været ret livlig Efterspørgsel for Erts saavel til U.K. Destinationer som til Northern Range. Raterne, der er betalt for U.K. Losning, oplyses ikke, hvorimod der til Northern Range er betalt \$8.50 paa f.i.o. Belingelser.

Om de europæiske Markeder er der ikke væsentligt nyt at berette. Der er stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage fra Middelhavet for Erts, Fosfat o. s. v. Disse Transporter besørges praktisk talt udelukkende af engelsk, fransk og italiensk Tonnage, og det er vanskeligt at faa at vide, hvad der betales. Kulraterne fra Østkysten til Danmark er uforandrede, men hvis den frygtede Skærpelse af Undervandsbaadskrigen bliver til Virkelighed, vil disse Rater naturligvis hurtigt stige.

Paa Trælastmarkedet er der sluttet enkelte Baade til England, men hvad vi skrev om Kul gør sig ogsaa gældende for Trælast fra Finland og Sverige.

Paa Timechartermarkedet er der stadig Efterspørgsel efter moderne Dieseltonnage for saavel Perioder som for korte Trips. Rateniveauet ligger nærmest uforandret. I Vestindiafarter er Forholdene rolige. 3000 Tons dansk Motorskib sluttedes for Vestindiarundtur til \$3.25.

### 3 norske Skibe sænket samme Dag

I Fredags blev ikke mindre end 3 norske Skibe Krigens Ofre. Det var tillige de første norske Skibe, som blev torpederet. Først Arendal Baaden »Takstaas« præjedes af en tysk Ubaad ti Kvartmil udenfor Marsteinen ved Bergen. Skibet blev torpederet et Kvarter efter, at det var blevet standset. »Takstaas« var paa 3050 Tons og bygget i 1916 i Grimstad. Den forlod Arendal Onsdag paa Rejse til London med Trælast. Den sank dog ikke straks, og man haaber fra norsk Side at kunne redde den.

Ogsaa det andet Skib var fra Arendal, 2200 Tonneren »Sølaas«. Skibet var bygget i Frederikshavn 1917. Skibets Reder fik Telegram fra Kaptajnen om, at »Sølaas« var forladt synkende ude i Nordsøen, og at Mandskabet var reddet. Telegrammet var afsendt fra en Damper, der havde taget Mandskabet, 15 Mand, op. Skibet afgik fra Arendal bestemt for Antwerpen 12. September, lastet med Træmasse. Baaden er antagelig kommet ind i et Minefelt.

Det tredje Skib »Jern« af Haugesund var paa 1375 Tons og et ældre Skib, over 50 Aar. Baaden var paa Rejse fra Nordland til London med fuld Last Papirmasse. 85 Sømil vest af Jærens Rev blev den standset af en tysk Ubaad, der netop havde undersøgt Papirerne paa en svensk Baad, »Caledonia« af Göteborg, der imidlertid gik fri. »Jern«s Mandskab fik 15 Minutter til at forlade Baaden. Hele Besætningen maatte først over i Undervandsbaaden og 5 af dem blev beordret til at følge med de tyske Søfolk over til »Jern« med Bomber. Der opstod en vældig Eksplosion, og »Jern« sank straks. »Jern«s Besætning kom senere ind til Kristiansand om Bord paa en norsk Torpedobaad.

### To svenske Tankskibe rekvireret af Staten

Den svenske Regering har rekvireret to 10—12,000 Tons Tank-Motorskibe »Carina« og »Castor« af to private Rederier. Det er Meningen, at disse to Tankbaade skal gaa i Fart paa amerikanske Havne og hjembringe Olie og Benzintil Forsvaret.

Naar Damperne er blevet rekvireret, skyldes det, at de fleste af Tankbaadene under svensk Flag er timechartrede, saaledes at man ikke kan faa dem paa anden Maade end ved, at Staten griber ind i Kontrakterne og rekvirerer Fartøjerne, hvad Staten under de nuværende Forhold selvfølgelig er bemyndiget til.

### Nybygning fra Nakskov Skibsværft til Ø.K.

Onsdag den 27. September afsejlede det paa Nakskov Skibsværft byggede Lastmotorskib »Korea« fra Værftet til København, hvortil Skibet ankom efter at have foretaget Fartsprøver paa Hveen-Milen.

Skibet, der er Søsterskib til m.s. »Kina«, er bygget til Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni i Overensstemmelse med de særlige Krav for Skibe, som betjener Kompagniets faste Rute paa Kina-Japan, og det betyder i mange Henseender væsentlige Fremskridt fra de tidligere til denne Rute byggede Skibe. Der er lagt stor Vægt paa at indrette Skibet saa praktisk og komfortabelt som muligt for de ombordværende Passagerer. Besætningens Kamre og Messer er alle meget rummelige og lyse.

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste Klasse + 100 A. I. og har følgende Hoveddimensioner: Længde 508' 10", Bredder 65' 0", Dybde til øverste Dæk 41' 9", Lasteevne ca. 12,300 Tons, Fart kontraheret 16.0 Knob.

Hovedmaskineriet, som bestaar af 1 Stk. 8-cylindret B. & W. 2-Takts Dieselmotor, udvikler normalt 11,000 IHK. Hjælpemaskineriet omfatter bl. a. 3 Stk. 5-cylindrede 4-Takts Dieselmotor, leveret af B. & W. Hjælpemotorerne er direkte koblet til 170 KW Dynamoer.

Skibet har 2 gennemgaaende Staaldeck og yderligere Mellemdeck i Nr. 1, 2 og 3 Lasterum.

I Skibet er der et moderne Kulsyre-Ildslukningsanlæg med hertil hørende Rørsystem, som automatisk viser enhver Røgdannelse omend nok saa ringe — i hvert enkelt Rum i Skibet.

Der er 6 store Luger til Lastrummene, hvis Størrelse er 712,900 cbf. bales. De betjenes af 16 Stk. Lossebomme med

tilhørende elektriske Spil af Thomas B. Thrige's Fabrikat. Bommenes Løfteevne varierer fra 3 til 10 Tons. Yderligere er Skibet forsynet med Sværbomme til henholdsvis 20 og 40 Tons Vægt.

Styremaskinen, der er leveret af Thomas B. Thrige, er af dette Firmas rent elektriske Type.

Ankerspillet er ligeledes elektrisk drevet og leveret af Thomas B. Thrige.

Passagerindretningen bestaar af 4 Kamre for 2 Pass. og 4 Kamre for 1 Pass. hver, de er meget store og rummelige og udstyret med forkromede Senge med Gummimadrasser. Til flere Kamre hører eget Badeværelse, W. C. og Haandvask med varmt og koldt Vand.

Paa Forkant af Salonhuset findes en Spisesalon med Plads til 20 Personer. Salonen er udført med Skodder og Møbler i lys Mahogni. Fra Spisesalonen fører en bred Trappe op til Passagerkamrene og Rygesalonen paa Promenadedækket.

Rygesalonen har ligeledes polerede Mahognipaneler.

Overalt i Kamre og Saloner er der som Gulvbelægning benyttet henholdsvis lyddæmpende Gummibelægning, leveret af A/S Bridana, København.

Skibet er forsynet med olietryk Komfur og Bageovn, og der findes ombord meget rummelige Kolerum med Kølemaskiner til Proviant etc. (Kølemaskineriet er leveret af Aktieselskabet Atlas, København). I Størridsel er anbragt et elektrisk Køleskab af Sabroe's Fabrikat.

Redningsmateriellet er af mest moderne Art, og Redningsbaadene er anbragt under Schut-Davidder af nyeste Model.

Skibet er forsynet med en kraftig Radiostation og Radio-Pejleapparat, samt registrerende Ekkolod leveret af Dansk Radio A/S, København.

Bygningen af Skibet blev paabegyndt i November Maaned 1938, og Afslutningen foregik den 18. Juli 1939.

Efter Prøveluren i Sundet overtoges Skibet af Kompagniet, og det indgaar i Kompagniets Flaade som et af dets hurtigste og mest komfortable Skibe.

### Den Inter-skandinaviske Vare-Hjælp

I sidste Uge fandt i Stockholm nye interskandinaviske Forhandlinger Sted angaaende den nordiske gensidige Vare-Hjælp, der længe har været aftalt, og som bl. a. under det nordiske Stats- og Udenrigsministermøde i sidste Uge i København kom saa stærkt ind i Forhandlingerne.

Forhandlingerne varede Torsdag og Fredag. Under Forhandlingerne søgtes tilrettelagt en lang Række af de praktiske Spørgsmaal, der melder sig i Forbindelse med den gensidige skandinaviske Varehjælp.

### Udvidelsen af Fragtnævnet

Handelsministeriet meddeler Torsdag, at Fragtnævnet er blevet udvidet med følgende Medlemmer:

For Industriraadet Direktør P. Wonsild, for Grosserer-Societetet Direktør William Mønsted, for Andelsudvalget Sekretær C. Trautmann, for Landbrugsraadet Generalsekretær A. Høgsbro-Holm, for Provinshandelskanimeret Konsul P. M. Warrer, for Arbejderbevægelsens Erhvervsraad, Formanden for De samvirkende Fagforbund Laurits Hansen.

### Reder-Konference i Helsingfors

Paa et Møde i Helsingfors, hvor ca. 20 Rederier var repræsenteret, har man diskuteret Mulighederne for i Fremtiden at opretholde Finlands Samhandel med Udlandet. Man endedes om i Landets Interesse i størst mulig Udstrækning at søge at opretholde Skibstrafikken.

Med Henblik paa de seneste Begivenheder udtaltes Haabet om, at der kunde foretages en Ændring i de paagældende Forsikringsvilkaar, saa det blev muligt at forsikre Skibene til deres fulde Værdi, og ikke som hidtil til højst 85 Procent af Skibets Værdi.

### »Gertrud Bratt«s Torpedering

I Onsdags holdtes i Gøteborg Søforklaring i Anledning af Gøteborg-Damperen »Gertrud Bratt«s Torpedering.

Det oplystes, at allerede da Skibet befandt sig paa Randen af det udprikkede Neutralitetsomraade i Hanøbugten udenfor Sølvesborg, havde man bemærket en tysk Militær-maskine, der fløj tæt forbi Skibssiden.

Efter Opbringelsen havde Kaptajn E. Jönsson overfor den tyske Undervandsbaadschef understreget, at Skibets Trælast, der bestod af høvlede Bræder og Forskallingsbræder, skulde anvendes i Byggeværksomhed og derfor ikke kunde betragtes som Kontrabande. Undervandsbaadschefen paastod imidlertid, »at der bygges ikke Huse i England, men Træet bruges til Flyvemaskiner«.

Kort før Torpederingen signalerede Undervandsbaaden, der var gaaet i Undervandsstilling, med rødt Lys gentagne Gange, men om Signalerne var bestemt for en Flyvemaskine, der kredede over Stedet, eller blot en Advarsel før Torpederingen, kunde Kaptajnen ikke sige.

### Finske Skibe maa ikke sejle paa Ladoga

Sovjetregeringen har frataget finske Skibe Retten til at sejle fra Østersøen til Ladoga-Søen via Nevaloden. Den nævnte Ret blev givet finske Skibe i Traktaten af 1923, der indeholdt en Bestemmelse om, at Sovjetregeringen kunde tilbagekalde den i Tilfælde af »Krigsfare«.

### Norske Skibssalg

Norsk Dampskib »Stavangeren«, 1400 Tons d.w., bygget 1908, er solgt til Sverige, der er givet Eksporttilladelse for Skibet paa Betingelse af, at det ikke reeksporterer til krigsførende Land.

Tank-Motorskib »Nore«, 12,500 Tons d.w., bygget 1930 og indregistreret under Panamas Flag, er solgt for ca. 150,000 Lstr.

Den tyske Damper »Vege sack«, der i Begyndelsen af Krigen strandede nær Stavanger, er blevet solgt til Ophugning for 5000 Dollars. Skibet er paa 4900 Tons d.w., bygget 1911. Ophugningen maa ske paa Stedet, hvor Skibet ligger.

### Sovjetrussisk Damper torpederet

En ukendt Undervandsbaad har i Narva-Bugten torpederet den sovjetrussiske Damper »Metallist«, der var paa ca. 4000 Tons. Af Damperens Besætning, der bestod af 24 Mand, har et sovjetrussisk Patrouilleskib reddet 19. De øvrige 5 savnes.

### Hollands søgaaende Fiskerflaade lagt op

Hele den hollandske Fisker-Højsflaade er paa Grund af Faren fra engelske Miner bleven tvunget til at lægge op. Fiskerhavnene i Scheveningen og Ymuiden frembyder et trist Billede. Mange Tusinde hollandske Fiskere kan ikke tjene til deres Brød. Ogsaa Kystfiskeriet trues af de stadig opdukkende Miner.

»Algemeen Handelsblad« bringer en Oversigt, ifølge hvilken der paa en enkelt Dag ved den hollandske Kyst og i Nærheden deraf er bleven observeret ikke mindre end 5 drivende Miner. Bladet fremhæver, at Faren for drivende Miner ved Holland vil blive endnu langt større, naar Efteraarstormene begynder.

### Skib beslaglagt

Den estniske Damper »Egon« af Tallinn er blevet beslaglagt af Kongens Foged og slæbt til Gasværkshavnen, hvor man kan holde Øje med den. Skibets Ejer og Fører, Utow, havde, før Krigen begyndte, afsluttet en Kontrakt med Trælastfirmaet Harald Kjør angaaende et bestemt Antal Rejser med Trælast. Kaptajn Utow mener nu, at Krigen i den Grad har forandret Situationen, at han har Lov til at betragte Kontrakten for ophævet. Han ønskede Raterne forhøjet.

Firmaet Harald Kjør er af en anden Mening, men har erklæret sig villig til at gaa med til en mindre Forhøjelse. Da Kaptajnen afslog dette, blev der foretaget Arrest i Skibet, og Sagens endelige Afgørelse skal finde Sted i Sø- og Handelsretten.

### 1000 Kr. for én Dags Fiskeri

Skagen oplever for Tiden et Tunfiskeri af overvældende Dimensioner, og Fangsterne kulminerede forleden, da Auktionerne blev tilført ikke mindre end 500 Tunfisk med en Gennemsnitsvægt af omkring 80 Kilo Stykket. Den blev betalt med 40—45 Øre pr. Kilo, hvilket under Hensyn til de store Tilførsler er en ualmindelig høj Pris, og mange Kuttere, der fanger et halvt Hundrede Tunfisk daglig, kan nemt tjene over 1000 Kr. paa en Dags Fiskeri.

Ogsaa det øvrige Fiskeri er udmærket. Sildesæsonen er saa smaa begyndt og legner til at blive god i Aar. Mange af de Esbjerg-Kuttere, som Minerne har fordrevet fra Fiskepladserne i Vesterhavet, er begyndt at fiske med Skagenshavnen som Basis, hvor samtidig en stor Del af den svenske Sildeflaade har indfundet sig.

### Lillebæltbroen

Omkring Lillebæltbroens Strømpiller er udlagt Beskyttelsesnet, anbragt paa flydende Tømmerkonstruktioner i en Afstand af 10 m fra Pillerens Sider og 20 m fra Pillerens Spidser.

Konstruktionerne er ikke afmærket om Natten.

### Besejling af marokkanske Farvande

Handelsministeriet meddeler i Forbindelse med den under 23. Sept. udsendte Meddelelse angaaende Besejling af marokkanske territoriale Farvande følgende:

Grænserne for de marokkanske territoriale Farvande, der er spærret for Skibe, der ikke har opnaaet særlig Tilladelse til at besejle disse Farvande, gaar 3 Sømil fra Kysten. Dog gaar denne Grænse 6 Sømil fra Kysten mellem Meridianerne gennem Bousnika og Dar Bouazza.

### 10 Mill. Liter Benzol til Sverige

Et norsk Tankskib med over 10 Millioner Liter Benzol ankom i sidste Uge til Stockholm. Det er den første

Last Benzin, der er indkommet til Stockholms, siden Mine-spærringen etableredes Syd for Øresund. Skibet var undervejs blevet undersøgt for Kontrabande af Englænderne, og da det skulde gaa fra Helsingborg, hvor det havde lossat 4000 Tons af sin Last, vægrede en Del af Besætningen sig ved at sejle videre gennem Østersøen, saa man maatte vente, til nyl Mandskab var ankommet fra Norge.

Af Skibets Last losses 4500 Tons i Stockholm, mens Resten er bestemt for anden Havn.

#### Regulering af de norske Krigs-Præmier

Efter hvad »Norges Handels- og Sjøfartstidende« erfarer, reguleres enkelte Præmiesatser for udeneuropæiske Varer. En lignende Revision blev gennemført fra Mandag paa Krigsforsikring af Skibe. Præmiesatserne er dels reguleret ned og dels op, for at faa det hele mere i forretningsmæssig Overensstemmelse med Risikoen i de forskellige Farvande.

#### Foreningen af danske Søassurandører

##### 25 Aars Jubilæum

»Foreningen af danske Søassurandører« blev stiftet til Varetagelse af Søassurandørernes Interesser. Initiativet hertil udgik fra nu afdøde Direktør Wilhelm Witzke i Forsikringsselskabet »Skandinavia«, og Tanken fandt Tilslutning fra 4 danske Forsikringsselskaber, der drev Søforsikringsvirksomhed, og 21 Generalagenturer for udenlandske Selskaber.

Formandsstillingen overtog Højesteretssagfører J. V. Møldrup 10. Februar 1915, og Højesteretssagføreren har beklædt denne Stilling til Dato.

I 1916 blev der nedsat et Tariferings-Udvalg, som, hvor dette var nødvendigt, skulde foretage Specialtariferinger, og samtidig fik dette Udsalg en særlig Sekretær, ligesom Foreningen fik særlige Lokaler.

Etableringen af Tariferings-Udvalget i 1916 bevirkede, at flere Selskaber og Generalagenturer, som havde staaet udenfor, indmeldte sig. I 1930 fik Foreningen øget Styrke derved, at de gamle Søforsikringsselskaber — de fire gamle, som de kaldtes populært — ogsaa indmeldte sig, saaledes at praktisk taget alle Selskaber og Generalagenturer, der driver Søforsikringsvirksomhed her i Landet, nu staaar tilknyttet Foreningen. Denne Omstændighed har selvsagt bevirket, at Søassurandørerne nu i højere Grad end tidligere bliver hørt, naar der melder sig Spørgsmaal, til hvis Løsning de kan bidrage.

Foreningen har efter en for længe siden truffet Beslutning ikke ønsket at festligholde Jubilæumsdagen den 29. September.

#### Sætning i Odense

Odense Staalskibsværft har Lørdag haft Stabelafløbning paa Værftet.

Ved Stabelafløbningen var det en stor Lastbaad til den hollandske Amerikalinié, der skulde tage Vandet. Skibet er en Søsterbaad til den store, smukke Baad »Sommelsdyk«, der for nogen Tid siden blev afleveret til Rederiet. De vanskelige Rejseforhold forhindrede, at det hollandske Rederis Ledere kunde overvære Stabelafløbningen. Rederiet repræsenteredes af den hollandske Gesandt, hvis Frue gav Skibet Navn.

#### Svenske Fragtdampere søger Tilflugt

Et Antal svenske Fragtdampere med vigtige Ladninger til Nordeuropa har faaet Ordre til at søge Tilflugt i Tajo-floden, indtil Bestemmelserne for sikker Sejlsads bliver bedre. Kaplajnerne har faaet Besked paa at losse Ladningerne og oplægge dem i Toldbodens Pakhuse. Det svenske Mandskab rejser hjem pr. Jernbane.

#### Norsk Forbud mod Skibsmeddelelser

Ligesom i Danmark er der nu ogsaa i Norge udstedt Forbud mod at give Oplysninger om Skibes Afgang, Position, Bevægelse, Bestemmelsessted eller Ankomst. Heller ikke om Last og Passagerer maa der meddeles noget. Forbudet træder straks i Kraft, og Overtrædelse straffes med Bøder eller Fængsel paa op til et Aar.

#### Direktørskifte

Det norske Veritas' administrerende Direktør, Dr. I. Bruhn, har efter Ansøgning paa Grund af svigtende Helbred faaet bevilget sin Afsked fra Selskabet og er fratrædt 30. September.

Som ny administrerende Direktør har Det norske Veritas' Repræsentantskab i et Møde den 15. September ansat stedfortrædende administrerende Direktør, Ingeniør W. Piene som er tiltrædt fra 1. Oktober.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

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

#### 25 Aars Jubilæum

En kendt Svendborg-Sømand, Skibsfører *Frits Kruse*, fejrede 1. Oktober 25 Aars Jubilæum som Kaptajn i Sydfynske Dampskibsselskab; Kaptajn Kruse havde samme Dag været ansat i Selskabet i 31 Aar, idet han de første 6 Aar sejlede som Styrmand. Kruse er nu Fører af MS »Egeskov«, der sejler mellem Svendborg, Rudkøbing og Marstal.

#### 60 Aar

Kongelig Vejer og Maaler i Fredericia, Mægler og Vicekonsul *J. W. Brochner-Mortensen* fyldte Søndag 60 Aar. Moderen var af den gamle Brochneres Købmandsslægt, og Faderen, Julius Mortensen, begyndte som Mægler og kgl. Vejer og Maaler i Fredericia i Begyndelsen af 70erne. Firmael, som Brochner-Mortensen overtog i 1913, bærer endnu hans Navn, Julius Mortensen. Brochner-Mortensen fik en alsidig og grundig Handelsuddannelse, forst i Grenaa, derefter i Udlandet og siden paa Handelsakademiet. 1901 ansattes han i Faderens Forretning, nogle Aar efter fik han Bestalling som Skibs- og Varemægler, og i 1913, da Faderen døde, beskikkedes han til hans Efterfølger som kgl. Vejer og Maaler og overtog Firmael.

Brochner-Mortensen, der i 1924 blev britisk Vicekonsul, bestrider en Række betydningsfulde Hverv i Fredericia. Han er Medlem af Sorelten for Vejle Amt, Ekspeditor for D. F. D. S., Næstformand i Fredericia Handelsstandsforening etc.

#### 50 Aar

Formanden for Københavns Baadebyggerlaug, Baadebygger *Jacob Jensen*, fyldte Søndag 50 Aar.

Jacob Jensen lærte sit Fag paa det daværende »Hellerup Baadebyggeri«. Derpaa gik han til Søs som Tømmermand og deltog bl. a. paa Skoleskibet »Viking«s Togter.

I 1917 etablerede Jacob Jensen sit Baadebyggeri i Nordhavnen, og i de forløbne Aar har hans Værft særlig faaet Ry for sine Motorbaade. Blandt Kolleger nyder Jacob Jensen stor Anseelse.

Fyrassistent ved Skagen Fyr *K. J. Jacobsen* fyldte Fredag 50 Aar. Fyrassistent Jacobsen, der er Skibsførersøn fra Svendborg, kom til Søs i 1903 med en Thure-Skonnert og sejlede senere med store engelske og danske Sejlere. I 1909 tog han Navigationseksamen i Svendborg og sejlede derefter som Styrmand i C. K. Hansens og Holm & Wonsilds Rederier.

I 1915 ansattes Jacobsen i Statstelegrafvæsenets Tjeneste ved Skagen Fyrs Signstation og blev i 1933 udnævnt til Fyrassistent ved Fyret.

#### Dødsfald

Hfv. Assistent i Redningsvæsenet *Axel Andersen* er død 69 Aar gammel.

Axel Andersen var Son af den i sin Tid meget kendte Redningsbestyrer, Konsul Anton Andersen i Lemvig. Han var ansat i Redningsvæsenet i henved 30 Aar, hvoraf den længste Tid paa Kontoret paa Skagen. I 1928 flyttedes han til København, men tog kort efter sin Afsked paa Grund af Svagelighed.

Skibsfører *Hans Rasmussen Sterke*, Ommel, er død 67 Aar gammel.

Sterke var i sin Tid, indtil 1913, Ejer og Fører af Skonnerten »Familiens Minde« og Skonnert »Invirorie«, men især vil han være kendt fra sin Føretid paa s.s. »Ellen« paa Søby—Faaborg-Ruten, hvor han kom i Forbindelse med mange Mennesker, baade fra Land og By, i de 16 Aar, han var ansat i Selskabet. I 1929 forlod han denne Rute, og efter en kort, midlertidig Ansættelse i Sydfynske Dampskibsselskab, erhvervede han paany eget Skib, nemlig tidligere »Ofelia« af Marstal, nu »Edith« af Ommel. For 2½ Aar siden trak han sig tilbage fra Søen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
 STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
 KØBENHAVN

Tlf. 12.432  
 12.267  
 12.732

## DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**Det forenede Dampskibs-Selskab**

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 · Tlf. C. 6300 · København

## FRAGT- &amp; PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. — Canada — Argentina —  
 Brasilien — Nordafrika — Italien —  
 Spanien — Portugal — Frankrig —  
 Belgien — Lykkø — Storbritannien —  
 Island — Norge — Sverige — Danzig —  
 Letland — Litauen — Estland —

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**KAAS & SØRENSEN**

INDEHAVER

Skibsklæring  
Kommission**G. E. OLSEN**

Bunkerkul  
 Kul, Koks, Brænde  
 Bricketter

**HELSINGØR**

Havnegade og  
 nordre Havnearm  
 Telf. 39 og 1139 · Privat 576

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis å vis Posthuset

Skibsproviantering

Schiffhandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Amaliegade 43,

Efter Kl. 8 Ordrup 3086

København K.

Telgr.-Adr.: Storaas

Lager af alle Skibsforødenheder

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: „Zetetica“.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
 ZAANDAM · VELSSEN · YMUIDEN

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 4. Oktober 1939.

Nr. 45.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faaa for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *Parentes*, saafremt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk bestemt*. De *danske Fyrers Synvidde* er anført for en *Øjehøjde* af *5 Meter*. *Højder og Dybder* er angivet i *Meter (m)*, *Afstande* i *Sømil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende*, og de, der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

### 2920. Østersøen. Stevns SE. t. E. $\frac{1}{2}$ E. Vrag.

Vraget af 4-mastet, *finsk* Skonnert „*Baltic*“ ligger sunket i 24 m Vand paa c.  $55^{\circ} 15' N. 12^{\circ} 34' E.$ , c.  $4\frac{1}{2}$  Sm  $118^{\circ}$  fra *Stevns Fyr*. Masterne rager over Vandet.

### 2921. Sundet S.-lige Indgang. Minespærringen S. Lystønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 41/3896. Berlin 1939.)

Ved Lodsstationen S. for Minespærringen i den S.-lige Indgang til *Sundet* er paa c.  $55^{\circ} 05',8 N. 12^{\circ} 49',5 E.$  udlagt en hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med *En-Formærkelser* hver  $5^s$ , Lys  $3^s$ , Mærke  $2^s$ .

(E. f. S. Nr. 43/2572 1939. Kort Nr. 187, 126, 188, 180 og 181.)

### 2922. Sverige S.-Kyst. Trelleborgs Red. Advarsel mod at beskadige Undervandskabler.

(U. f. S. Nr. 41/2612. Stockholm 1939.)

For ikke at beskadige de paa *Trelleborgs Red* liggende Undervandskabler bør *Ankring* paa *Trelleborgs Red* helst ske W. for *Indsejlingsrenden*.

c.  $55^{\circ} 22',2 N. 13^{\circ} 09',4 E.$

### 2923. (T). Sverige S.-Kyst. Karlskrona Anduvning. Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.

(U. f. S. Nr. 42/2611. Stockholm 1939.)

Lys- og Klokketønden *Karlskrona angöringsboj* paa c.  $56^{\circ} 03',2 N. 15^{\circ} 33',5 E.$  er for *Tiden* ombyttet med en Lys- og Flåjetønde med samme Fyrkarakter.

### 2924. (P). Sverige. Öland södra udde SE. Grunde afmærket. Advarsel.

(U. f. S. Nr. 40/2598. Stockholm 1939.)

En rød Stage med 3 opadvendte Koste er udlagt paa c.  $56^{\circ} 08',3 N. 16^{\circ} 26',1 E.$ ,  $3,7$  Sm  $163^{\circ}$  fra *Ölands södra udde Fyr*, E.t.S. for en Del nyfundne Grunde med Dybder under 8 m.

Søfarende advares imod at besejle det Omraade c.  $1,5$  Sm W. t. S. for det nyudlagte Sømærke, hvor der i Kortet er angivet en Dybde paa  $8,5$  m.

(E. f. S. Nr. 44/2878 1939. Kort Nr. 180 og 181.)

2925. Sverige. Bottniske Bugt. Lilljungfrun Anduvningstønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 41/2609. Stockholm 1939.)  
*Lilljungfrun* Anduvningstønde paa c. 61° 16' N. 17° 28' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 44/2880 1939.)
2926. Finland. Bottniske Bugt. Oulu. Koskela Fyr flyttet og forandret.  
(U. f. s. Nr. 27/856. Helsingfors 1939.)  
*Koskela Fyr* er flyttet til 65° 03' 21" N. 25° 24' 22" E. Samtidig er Fyret forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,7 m. Synsvidde: 9,6 Sm. Rødmalet, ottokantet Fyrbaake paa hvidmalet Betonfundament. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra c. 330° til c. 34°. 3. Rødt i Pej. fra c. 41° til c. 60°.  
2. Hvidt i — - c. 34° - c. 41°.  
(E. f. S. Nr. 35/2579 1939.)
2927. Finland. Finske Bugt. Gråskär Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 27/852. Helsingfors 1939.)  
*Gråskär Fyr* paa 60° 11' 36" N. 25° 24' 43" E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 3<sup>s</sup>, Lys 1,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>. — Iøvrigt uforandret.
2928. (T). Letland. Riga Bugt. Daugavgriva. Radiofyr og Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
(N. f. S. Nr. 41/3996. Berlin 1939.)  
*Daugavgriva* Radiofyr og Taagesignal er midlertidig ude af Virksomhed.  
c. 57° 03',7 N. 24° 01',3 E.
2929. (T). Letland. Riga Bugt. Kolkasrags. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
(N. f. S. Nr. 41/3997. Berlin 1939.)  
*Kolkasrags* Radiofyr paa c. 57° 48',2 N. 22° 38',0 E. er midlertidig ude af Virksomhed.
2930. (T). Tyskland. Danzig Bugt. Neufahrwasser. Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
(N. f. S. Nr. 41/3895. Berlin 1939.)  
Undervandstaagesignalet paa c. 54° 26',3 N. 18° 41',1 E. er indtil videre ude af Virksomhed.

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

2931. (T). Sverige. Sundet. Malmö Indløb. Lys- og Klokketønde i Uorden.  
(U. f. s. Nr. 41/2620. Stockholm 1939.)  
Taagesignalet paa Lys- og Klokketønden *Malmö ränna, yttre* paa c. 55° 37',7 N. 12° 59',0 E. er for Tiden ude af Virksomhed. En Reserveklokketønde er udlagt ved Siden af Lys- og Klokketønden.
2932. Sverige. Sundet S.-lige Del. Falsterborev NNW. Vrag fjernet.  
(U. f. s. Nr. 41/2613. Stockholm 1939.)  
Vraget af den minesprængte græske Damper „*Kosti*“, der laa sunket paa c. 55° 18',0 N. 12° 46',5 E., er fjernet. Den udlagte Vraglystønde vil snarest uden nærmere Meddelelse blive inddraget.  
(E. f. S. Nr. 42/2772 1939.)
2933. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrømmen. Vrag afmærket.  
Vraget af et Restaurationsskib, tidligere Minebaad, der rager c. 3 m over Vandet, ligger sunket i 2,5 m Vand paa 55° 07' (30") N. 12° 14' (45") E., c. 450 m WNW. for den røde Spidstønde *Stenhage S.* En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt tæt E. for Vraget.



2934. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde. Ved Kontrolmaalingen den 28. September d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,7 m.  
c. 54° 50',<sub>6</sub> N. 10° 33',<sub>1</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 38/2635 1939.)
2935. Danmark. Lille-Bælt. Anbringelse af Beskyttelsesnet omkring Lillebæltsbroens Strømpiller. Advarsel.  
Omkring *Lillebæltsbroens* Strømpiller er udlagt Beskyttelsesnet, anbragt paa flydende Tømmerkonstruktioner i en Afstand af 10 m fra Pillerens Sider og 20 m fra Pillerens Spidser.  
Tømmerkonstruktionerne rager c. 0,5 m op over Vandspejlet og er ikke afmærket om Natten. Landgang paa og Fortøjning ved Konstruktionerne er strengt forbudt.
2936. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev. Lystønde udlægges.  
Den 5. Oktober d. A. eller snarest derefter udlægges tæt SE. for Klokketønden *Pøls Rev* en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 7½<sup>s</sup>, Blink c. ½<sup>s</sup>, Mørke c. ½<sup>s</sup>, Blink c. ½<sup>s</sup>, Mørke c. ½<sup>s</sup>, Blink c. ½<sup>s</sup>, Mørke c. 5<sup>s</sup>.  
Klokketønden *Pøls Rev*: c. 54° 51',<sub>3</sub> N. 10° 16',<sub>0</sub> E.  
(Kort Nr. 154, 170, 152, 150, 185, 128, 180 og Kort C.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2937. Sverige. Kattegat. Instön E. Grund.  
(U. f. S. Nr. 41/2622. Stockholm 1939.)  
En Grund med 1,5 m Vand ved Lavvande er fundet paa 57° 53',<sub>91</sub> N. 11° 40',<sub>41</sub> E.
2938. Danmark. Limfjorden. Den uddybede Rende over Løgstør Grunde. Dybde normal.  
Dybden i Løbet over *Logstør Grunde* er efter endt Oprensning atter normal.  
c. 56° 58' N. 9° 12' E.  
(E. f. S. Nr. 8/630 1939.)  
(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2939. Norge. Tønsnes. Skallen. Fyr tændt.  
(K. f. F. Nr. 23. Oslo 1939.)  
Paa 69° 45' 20" N. 19° 06' 15" E. er tændt et nyt Fyr, *Skallen* Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6m. Synsvidde: 7,5 Sm. Fyrepæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 10. August—26. April.
2940. (P). Norge. Indløbet til Svolvær. Rødholmen. Radiofyr oprettes.  
(K. f. F. Nr. 23. Oslo 1939.)  
Paa *Rødholmen* vil der i Løbet af Efteraaret 1939 blive oprettet et Radiofyr. Normal Rækkevidde: 10 Sm.  
c. 68° 14' N. 14° 34' E.
2941. Norge. Hervikfjord. Ryfylke. Rødholmen. Fyr tændt.  
(K. f. F. Nr. 22. Oslo 1939.)  
Paa 59° 19' 25" N. 5° 37' 20" E. er tændt et nyt Fyr, *Rødholmen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Lille Jernhus paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
- |                                   |                                    |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 249° til 360°. | 5. Hvidt i Pej. fra 228° til 249°. |
| 2. Hvidt i — - 360° - 30°.        | 6. Grønt i — - 249° - 257°.        |
| 3. Grønt i — - 30° - 180°.        | 7. Hvidt i — - 257° - 260°.        |
| 4. Rødt i — - 180° - 228°.        | 8. Rødt i — - 260° - 271°.         |
- Brændetid: 1. Juli—10. Juni.

**2942. Norge. Krossfjorden. Ryfylke. Drageneset. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 22. Oslo 1939.)

Paa  $59^{\circ} 27' 12''$  N.  $5^{\circ} 55' 58''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Drageneset Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser. Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 8 m. Synsvide:  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. Lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Rødt i Pejl. fra $59^{\circ}$ til $71^{\circ}$ . | 5. Rødt i Pejl. fra $249^{\circ}$ til $258^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $71^{\circ}$ - $137^{\circ}$ .       | 6. Hvidt i — - $258^{\circ}$ - $260^{\circ}$ .        |
| 3. Grønt i — - $137^{\circ}$ - $238^{\circ}$ .      | 7. Grønt i — - $260^{\circ}$ - $277^{\circ}$ .        |
| 4. Hvidt i — - $238^{\circ}$ - $249^{\circ}$ .      |   |

Brændetid: 1. Juli—10. Juni.

**2943. Norge. Hjøsenfjord. Ryfylke. Hjøseneset. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 22. Oslo 1939.)

Paa  $59^{\circ} 15' 39''$  N.  $6^{\circ} 10' 18''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Hjøseneset Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde:  $8,3$  m. Synsvide:  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. Lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra $239^{\circ}$ til $247^{\circ}$ . | 6. Hvidt i Pejl. fra $32^{\circ}$ til $41^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $247^{\circ}$ - $254^{\circ}$ .         | 7. Rødt i — - $41^{\circ}$ - $63^{\circ}$ .          |
| 3. Rødt i — - $254^{\circ}$ - $348^{\circ}$ .          | 8. Grønt i — - $63^{\circ}$ - $67^{\circ}$ .         |
| 4. Hvidt i — - $348^{\circ}$ - $5^{\circ}$ .           | 9. Hvidt i — - $67^{\circ}$ - $69^{\circ}$ .         |
| 5. Grønt i — - $5^{\circ}$ - $32^{\circ}$ .            | 10. Rødt i — - $69^{\circ}$ - $78^{\circ}$ .         |

Brændetid: 1. Juli—10. Juni.

**2944. Nordsøen. Lodbjærg Fyr W. Drivende Tømmerflaader.**

Den 1. Oktober 1939. To Tømmerflaader rapporteres drivende paa c.  $56^{\circ} 50'$  N.  $7^{\circ} 45'$  E., c. 17 Sm W. for *Lodbjærg Fyr*.

**2945. Holland. Scheveningen. Vejrmedinger pr. Radio midlertidig indstillet.**

(N. f. S. Nr. 41/3999. Berlin 1939.)

*Scheveningen* Radio har indtil videre indstillet Udsendelsen af Vejrmedinger. c.  $52^{\circ} 06'$  N.  $4^{\circ} 15'$  E.

**2946. Holland. Noord Hinder Fyrskib udlagt.**

(B. a. Z. Nr. 227/2925 og 228/2943. 's-Gravenhage 1939.)

Et Fyrskib benævnt *Noord Hinder* er udlagt paa c.  $51^{\circ} 55'$  N.  $2^{\circ} 41'$  E. Fyrskibet viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $20^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $7^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $7^s$ . Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 11 Sm.

Lufttaagesignal afgives med Sirene, Fire-Stød hver  $40^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $4^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $4^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $12^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $12^s$ .

Undervandstaagesignal afgives med Klokke, Fire-Slag hver  $12^s$ , Slag, Pause  $2^s$ , Slag, Pause  $2^s$ , Slag, Pause  $4^s$ , Slag, Pause  $4^s$ .

En rød Spidstønde med hvidt Bælte er udlagt som Stationstønde c. 900 m NE. for Fyrskibet.

Fyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.

(Kort Nr. 91.)

**2947. England. NW. Goodwin Lystønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 2075. London 1939.)

Lystønden *NW. Goodwin* er flyttet c.  $0,1$  Sm NW. efter og ligger nu paa  $51^{\circ} 16'$  ( $30''$ ) N.  $1^{\circ} 29'$  ( $00''$ ) E.,  $4,45$  Sm  $146\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *St. George's Kirke, Ramsgate*.

**2948. England. North Goodwin Fyrskib flyttet.**

(N. t. M. Nr. 2075. London 1939.)

*North Goodwin* Fyrskib er flyttet c.  $0,13$  Sm E. efter og ligger nu paa  $51^{\circ} 20'$  ( $20''$ ) N.  $1^{\circ} 34'$  ( $30''$ ) E.,  $5,23$  Sm  $114^{\circ}$  fra *North Foreland Fyr*.

(Se Tillæg.)



## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2949. Island S.-Kyst. Stökkseyri E. Knararós. Fyr tændt.**  
 (A. f. s. Nr. 3. Reykjavik 1939.)  
 Paa *Knararós* er paa  $63^{\circ} 49' 23''$  N.  $20^{\circ} 58' 46''$  W. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $30^s$ , Blink  $3^s$ , Mørke  $27^s$ . Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 16 Sm. Et 26 m højt, hvidt Taarn med lodrette, sorte Striber.  
 Brændetid: 15. Juli—1. Juni.  
 (Kort Nr. 33, 31, 26, 21 og 3. Islandske Lods, Side 184. Fyr-Fort. Nr. 856 A.)
- 2950. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Porto Amboim. Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 2067. London 1939.)  
 I Forbindelse med de eksisterende røde og grønne, faste Fyr er paa c.  $10^{\circ} 46' S$ .  $13^{\circ} 47' E$ ,  $2,8$  Sm  $64^{\circ}$  fra *Morro Point* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser grønt Et-Blink hver  $4^s$ . Flammens Højde: 67 m. Synsvidde: 5 Sm. En lille Murstensbygning.
- 2951. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Lobito Bugt. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 2067. London 1939.)  
*Lobito Point* Fyr paa c.  $12^{\circ} 19' S$ .  $13^{\circ} 36' E$ . er forandret til at vise grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver  $6^s$ . Synsvidde: 7 Sm.
- 2952. Madeira. Funchal. Fyrbelysning forandret.**  
 (A. a. N. Nr. 17/47 og 17/50. Lissabon 1939.)  
 1. Paa E.-Enden af Bølgebryderen, der udgaar fra *Loo Rock* E. efter, er paa  $32^{\circ} 38' 34''$  N.  $16^{\circ} 54' 41''$  W. tændt et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $3,5^s$ . Flammens Højde: 18 m. Synsvidde:  $7,5$  Sm. En Betonplatform paa en Søjle.  
 2. Det røde faste, Fyr paa c.  $32^{\circ} 37',8$  N.  $16^{\circ} 55',0$  W. er permanent nedlagt.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2953. Venezuela. Orinoco Floden Indløb. Point Barima Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 35/2221. Washington 1939.)  
*Point Barima* Fyr paa c.  $8^{\circ} 36' N$ .  $60^{\circ} 27' W$ . er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $9^s$ .
- 2954. Bahama Øerne. Great Bahama Bank. Powell Point Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 2063. London 1939.)  
*Powel Point* Fyr paa c.  $24^{\circ} 52' N$ .  $76^{\circ} 21' W$ . er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Flammens Højde er reduceret til 12 m og Synsvidden forøget til 8 Sm.
- 2955. Bahama Øerne. Great Bahama Bank. Flamingo Cay. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 2099. London 1939.)  
*Flamingo Cay* røde Blinkfyr paa c.  $22^{\circ} 53' N$ .  $75^{\circ} 52' W$ . er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $6^s$ . Flammens Højde er forøget til 42 m.  
 (E. f. S. Nr. 34/2535 1939.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2956. Italien S.-Kyst. Porto di Gallipoli. Lodstvang.**  
 (A. a. N. Nr. 30/7. Genua 1939.)  
 Ved *Gallipoli* hersker Lodstvang.  
 c.  $40^{\circ} 04' N$ .  $17^{\circ} 59' E$ .

- 2957. Italien. Adriaterhavet. Port Rovigno. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1922. London 1939.)  
*Port Rovigno* Fyr paa c. 45° 05' N. 13° 38' E., 0,23 Sm 80° fra *Sta. Eufemia* hvide Gruppe-Blinkfyr, er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.
- 2958. Albanien. Durazzo atter aaben for Sejlads.**  
(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)  
Forbudet mod Anløbning af *Durazzo* er ophævet.  
c. 41° 18' N. 19° 27' E.  
(E. f. S. Nr. 44/2911 1939.)
- 2959. Ægypten. Alexandria Havn. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 2056. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 31° 10' N. 29° 50' E., 1,16 Sm 289° fra *Mex* Bagfyr.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2960. Ceylon N.-Kyst. Pedro Channel SE. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 2080. London 1939.)  
En Grund med 10,5 m Vand er fundet paa c. 9° 32' N. 80° 40' E., 18,1 Sm 329½° fra *Mullaittivu* Fyr.
- 2961. Malacca Stræde. Klang Stræde Anduvning. Lystønde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 2057. London 1939.)  
Lystønden paa c. 2° 53' N. 101° 15' E., c. 0,7 Sm 174° fra *Pinto Gedong*, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.  
(Se Tillæg.)

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 2962. Sunda Øerne. Madura Stræde. Tambak. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 2069. London 1939.)  
Paa c. 7° 39' S. 112° 59' E., 4,7 Sm 114° fra *Pasuruan* hvide Blinkfyr, er tændt et rødt, fast Fyr. Synsvidde: 4 Sm.
- 2963. Sunda Øerne. Great Natuna Island. Midai NW.-Kyst. Sabang Barat Red. Fyr tændt.**  
(B. a. Z. Nr. 217/2788. 's-Gravenhage 1939.)  
Paa NW.-Kysten af *Midai* er paa Hovedet af Broen, der fra 3° 00' 33" N. 107° 45' 36" E. strækker sig 154 m i Retningen 323°, tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 7 Sm. Hvidmalet Fyrpæl.  
Ved Inderenden af Broen findes en Flagstang.
- 2964. Sunda Øerne. Great Natuna Island. Oplysning om Grunde.**  
(B. a. Z. Nr. 217/2787. 's-Gravenhage 1939.)
- Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/1006 1939 meddeles, at den nøjagtige Plads for den deri omtalte 1 m Pulle er 3° 51' 32" N. 107° 58' 33" E.
  - Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/2315 1939 meddeles, at de deri omtalte Undervandshindringer er, som følger:
    - En Pulle med 2 m Vand (Diameter c. 50 m) paa 3° 51' 35" N. 107° 58' 33" E.
    - En Pulle med 2 m Vand (Diameter c. 50 m) paa 3° 51' 36" N. 107° 58' 38" E.
    - En Pulle med 1½ m Vand (Diameter c. 150 m) paa 3° 51' 39" N. 107° 58' 39" E.
    - En Pulle tør ved Lavvande (Diameter c. 100 m) paa 3° 51' 43" N. 107° 58' 41" E.
  - En Pulle med 2½ m Vand (Diameter c. 150 m) er fundet paa 3° 51' 54" N. 107° 58' 38" E.
    - En Pulle med 1½ m Vand er fundet paa 3° 51' 52" N. 107° 58' 48" E.  
(E. f. S. Nr. 13/1006 og 31/2315 1939.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

1939

- 36/2621 Forsigtighed tilraades ved Besejlingen af danske Kystfarvande.  
37/2622 *Sundet. København.* Søminer udlagt.  
38/2680 Advarsel mod drivende Miner.  
42/2752 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *København.*  
43/2852 *Sundet. Københavns Red.* Afmærkning. Løttelser for lokalkendte mindre Fartøjer. Advarsel.

### I. Østersøen.

1939

- 1/2 *Østersøen. Adlergrund* Fyrskib N. Vrag „*Katharina Peppa*“. Vrag afmærket.  
1/14 *Tyskland. Stolpe Banke* S. Vrag „*San Matteo*“. Vraglystøndes Plads.  
9/645 *Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde* SE. Oplysning om Vrag.  
14/1023 *Danmark. Bornholm. Hasle Havn* midlertidig lukket. Havnefyr midlertidig slukket.  
29/2113 *Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn.* Dybde i Indsejlingen aftaget.  
30/2200 *Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna.* Fartbestemmelser.  
30/2204 *Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
34/2497 *Tyskland. Adlergrund* Fyrskib S. Lystønde midlertidig udlagt.  
35/2576 *Sverige E.-Kyst. Ölandsrev* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
35/2582 *Finland. Finske Bugt. Hogland.* Radiofyr oprettes. Taagesignal forandres.  
35/2583 *Finland. Finske Bugt. Someri.* Radiofyr oprettes.  
38/2623 *Sverige S.-Kyst. Smygehuk* SSW. Vrag.  
38/2624 *Tyskland. Pillau.* Undervandshindringer. Advarsel.  
38/2625 *Tyskland. Danzig Bugt.* Farezone. Advarsel.  
38/2626 *Tyskland. Swinemünde.* Undervandshindringer. Undervandssignal udø af Virksomhed. Advarsel.  
38/2627 *Tyskland. Kielerfjord.* Undervandshindringer. Advarsel.  
41/2716 *Sverige S.-Kyst. Falsterborev* S. Neutralt Løb afmærket.  
41/2717 *Sverige S.-Kyst. Smygehuk* SSW. Vrag. Vrag afmærket.  
41/2718 *Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden.* Midlertidig Fyrbelysning.  
42/2754 Oplysning om Dybde i neutralt Løb. Nyt Løb afmærket. Lodstjeneste.  
42/2759 *Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund.* Miner udlagt. Advarsel.  
43/2853 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt.* Minespæringer udlagt.  
45/2920 *Østersøen. Stevns* SE. t. E. ½ E. Vrag.  
45/2921 *Sundet S.-lige Indgang.* Minespæringer S. Lystønde udlagt.  
45/2924 *Sverige. Öland södra udde* SE. Grunde afmærket. Advarsel.

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

- 1989  
 1/19 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.  
 1/20 Danmark. Sundet. Drogden. Vrag „Artemis“.  
 1/21 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosedø Batteri. Signal for Skydning.  
 1/22 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.  
 1/23 Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.  
 1/25 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
 1/28 Sverige. Sundet. Skanör Havn. Sømærker midlertidig inddraget.  
 1/28 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnede* Fort.  
 1/30 Danmark. Store-Bælt. *Mullerup* Havn. Ipdsejlingsrende tilsandet.  
 1/33 Danmark. Lille-Bælt. *Bogense*. Oplysning om Dybde i gravet Rende.  
 1/35 Danmark. Lille-Bælt. *Fredericia*. Skydning.  
 1/36 Danmark. Lille-Bælt. *Sandvig*. *Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.  
 1/37 Danmark. Lille-Bælt. *Als Fjord*. *Arnkilsøre*. Skydeøvelser. Advarsel.  
 1/38 Danmark. Lille-Bælt. *Aabenraa*. Oplysning om Fyrbelysning.  
 11/789 Sverige. Sundet. *Ven*. Nyt Fyr tændes. Taagesignal oprettes.  
 11/790 Sverige. Sundet. *Ven*. *Haken* Fyr forandres. Taagesignal forandres.  
 26/1904 Danmark. Sundet. *Stubben*. Kloaktaarn opføres.  
 27/1981 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Opmudringsarbejder. Lystønde og Tønde midlertidig flyttet.  
 27/2038 Danmark. Smaalandsfarvandet. *Bøgestrøm* gravede Rende. Tilsanding. Afmærkning  
 30/2219 } midlertidig flyttet.  
 30/2220 Danmark. Smaalandsfarvandet. *Ulvsumd*. Bro under Bygning. Advarsel.  
 32/2332 Sverige. Sundet. *Ven*. *Haken* Fyr formærkes delvis.  
 35/2585 Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 35/2589 Danmark. Lille-Bælt. *Als Sund*. *Sønderborg*. Passage af *Christian X's Bro*. Advarsel.  
 41/2730 Danmark. Lille-Bælt. *Assens* Havn. Midlertidig Afmærkning af Dækmole.  
 42/2774 Danmark. Smaalandsfarvandet. *Gronsumd*. Gravet Rende over *Tolkebarren*. Oplysning om Dybde.  
 45/2934 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. *Klørdyb*. Oplysning om Dybde.  
 45/2983 Danmark. Lille-Bælt. *Sandvig*. *Halk* Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1939  
 1/39 Danmark. Kattegat. *Isefjord*. *Lynæs* Batteri. Signal for Skydning.  
 1/40 Danmark. Kattegat. *Schultz's Grund*. Puller. Advarsel.  
 1/42 Danmark. Kattegat. *Aarhus* Havn. Oplysning om Havnearbejder.  
 10/724 Danmark. Kattegat. *Sjællands Odde*. *Odden* Havn udvides. Advarsel.  
 12/944 } Danmark. Kattegat. *Aarhus* Havn. Oplysning om Havnearbejde. Advarsel.  
 18/1392 }  
 16/1172 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til *Mariager Fjord*. Dybde aftaget.  
 17/1247 Danmark. Kattegat. *Aalbæk* Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.  
 17/1314 Danmark. Kattegat. *Grenaa* Havn. Oplysning om Fyr.  
 20/1553 Danmark. Limfjorden. *Tyborøn* Havn. Oplysning om Dybde.  
 23/1784 Danmark. Kattegat. *Læsø N.-Kyst*. *Østerby* Havn. Dækmole under Bygning. Advarsel.  
 24/1801 Danmark. Kattegat. *Østre-Flak* Fyrskib midlertidig omflyttet.  
 26/1908 Sverige. Kattegat. *Nidingen* Fyr. Taagesignal forandres.  
 27/1984 Danmark. Kattegat. *Randers Fjord*. Oplysning om Dybde.  
 27/2040 Danmark. Limfjorden. *Bejstrup Løb*. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.  
 28/2112 Danmark. Limfjorden. *Salling Sund*. *Glyngøre* Vinkelfyr NW. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 35/2599 Sverige. Skagerrak. *Väderøerne*. Nyt Fyr tændes.  
 38/2639 Danmark. Limfjorden. *Agger Sund*. Brobygningsarbejder paabegyndes.  
 40/2696 Danmark. Limfjorden. *Tyborøn Kanal*. Vandstand. Dybde paa Puller.  
 40/2697 Danmark. Skagerrak. *Hirtshals* Havn. Dybde i Indløb aftaget.  
 43/2855 } Danmark. Farvandet W. for *Samsø*. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 45/2984 }  
 44/2891 Danmark. *Isefjord*. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1939  
 1/54 Belgien. *Wandelaar* Fyrskib E. Vrag „*Nippon*“.  
 1/56 England. *Ray Sand Channel*. Færligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 6/425 Skotland. *Firth of Forth*. Forbudt Omraade.

- 1989  
7/503  
10/736  
15/1099  
17/1316  
25/1859  
32/2351  
38/2654
- Skotland. *Firth of Forth*. Oplysning om Undervandshindringer. Lystønder flyttes. Vagtskibe udlægges. Advarsel. Midlertidig Afmærkning.
- 8/576 Nordøen. *Humber* Fyrskib E. t. N. Vrag „*Katina Bulgaris*“.  
9/655 Tyskland. *Borkum N.* Vrag „*Wiborg II*“ afmærket.  
15/1100 Skotland. *Bass Rock*. Fyrs Lysevne formindskes midlertidigt.  
30/2233 England. *Harwich*. Undervandshindringer udlagt og afmærket med Lystønder.  
31/2286 Holland. *Nieuwediep*. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
34/2516 Skotland. *Firth of Forth*. Forbudt Ankringsomraade.  
34/2574 England. *Harwich*. Ledefyr slukkes midlertidigt.  
38/2652 Tyskland. *Elben*. Lodstvang.  
41/2737 Danmark. *Jyllands W.-Kyst*. Oplysning om afmærket Løb til *Graadyb*. *Graadyb* Fyrskib  
43/2858 } flyttet. Radiofyr oprettes ved *Lyngvig*.  
41/2739 Holland. *Zeegat van Vlissingen*. Oplysning om Lodstjeneste.  
42/2791 Skotland. *Firth of Forth*. *Bass Rock*. Undervandshindringer udlagt.  
43/2857 Rusland. *Hvide Hav*. Forbudt Omraade.  
43/2876 England. *Tyne—Humber*. Minespærring udlagt.  
44/2894 Holland. *Zeegat van Texel*. Oplysning om Lods.  
45/2987 Belgien. Oplysning om Lodstjeneste.

## Island og Færøerne.

- 1989  
1/59 Island S.-Kyst. *Vestmannaeyjar*. *Brædabreki* Grund fundet.  
1/60 Island NW.-Kyst. *Isafjardardjúp* E.-lige Del. *Borgarey N.* Oplysning om Skær.  
26/1920 Island N.-Kyst. *Strandabrekar NE*. Grund.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1989  
1/64 Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.  
1/65 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
1/66 Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.  
1/67 } Danmark. Danske Færvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af  
6/463 } særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. *Færøerne*. Vejrmeldinger  
pr. Radiotelefon.  
1/68 Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte  
Isberetninger.  
1/69 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af  
særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
1/70 Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.  
1/71 Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.  
1/72 Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske  
Færvande.  
1/74 Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
1/76 Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.  
2/156 Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Færvande.  
2/157 Britiske Øer og Nordøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
2/158 Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.  
3/233 Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelser  
i danske Færvande.  
6/464 Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.  
12/841 Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptaget.  
12/946 Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.  
17/1313 Sverige. Midlertidig Udvidelse af Sendetider for visse Radiofyr.  
23/1777 Kanada og Newfoundland. *St. Lawrence* Bugt. Ispatrouille.  
26/1964 } Spanien. Oplysning om Sejlads paa spanske Havne.  
28/2110 }  
33/2484 Spanien E.-Kyst. Minesfare. Advarsel.  
34/2572 Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.  
35/2620 Danmark. Fælles Radio-Kaldesignal for danske Skibe.  
38/2669 Danmark. Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Be-  
vægelser og Ladninger.  
38/2670 Danmark. Midlertidig Indskrænkning af Radiotelegrafi.  
38/2671 Sundet S.-lige Indgang. *Store-Bælt S.-lige* Indgang. Minespærringer udlagt. Advarsel.

1939.

- 38/2671 }  
 41/2745 } Sundet S.-lige Indgang. Store-Bælt S.-lige Indgang. Minespærringer udlagt. Oplysning  
 43/2872 } om Lodsning. Advarsel.  
 45/2975 }  
 38/2672 } *England.* Oplysninger om Fyr og Afmærkning samt Anvendelse af Radiotelegraf. Advarsel.  
 38/2673 } *England.* Særlige midlertidige Bestemmelser om Skibes Lanterneføring.  
 38/2674 } *England.* Strædet ved *Dover.* *Firth of Forth.* *Helgoland Bugt.* Minefare. Advarsel.  
 39/2683 }  
 38/2675 } *Frankrig.* *Middelhavet.* Adgang til territoriale Farvande forbudt.  
 38/2676 } *Frankrig* og *Algier.* Kyststationer midlertidig lukket.  
 38/2677 } *Marokko.* *Middelhavet.* Adgang til territoriale Farvande forbudt.  
 38/2678 } *Tyskland.* Advarsel mod at stole paa Fyr og Sømærker.  
 38/2679 } *Tyskland.* *Nordsøen.* Minefare. Advarsel.  
 40/2705 } *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende *danske* Undersaatters Forhold overfor krigsførende  
 Magters Regeringsskibe.  
 40/2706 } *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe.  
 40/2713 }  
 42/2851 } *Østersøen.* Undervandshindringer. Advarsel.  
 40/2714 } *Østersøen.* *Lille-Bælt S.-lige Indgang.* Spørreomraade. Advarsel.  
 41/2743 } *Danmark.* Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse af 3. September 1939 om Hemmeligholdelse af Oplysning om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
 41/2746 } *England.* Opfordring til at anløbe Kontrolhavne.  
 41/2747 } *Holland.* Aabne Farvande. Fyr slukket. Fyrskibe inddraget.  
 41/2750 } *Tyskland.* *W.-lige Østersø.* Lodstvang.  
 42/2836 } *England.* *Dover Havn.* Sejladsforskrift.  
 42/2837 } *Frankrig.* Oplysning om Minefare.  
 42/2841 } *Kanada.* Oplysning om Adgangsbestemmelser.  
 44/2918 } *Britiske Havne.* Minestrygningsoperationer.  
 45/2976 } *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af  
*Sundet.*  
 45/2977 } *England.* Regler for Besøjlning af *Strædet ved Dover* og *Kanalen.*  
 45/2978 } *England.* *Thamesen* og *Medway.* Oplysning om Undersøgelsestjenesten.  
 45/2981 } *Sverige.* *Svenske Kystfarvande.* Signaler fra *svenske* Flyveplaner. Advarsel.  
 45/2991 } *England.* Oplysning om Kontrol af Skibe. Indskærping af Forholdsregler.  
 45/2992 } *Frankrig.* Kontrolsteder for Skibe.

2965. (T). Kina. Hongkong E.-lige Anduvning. Skibsfartshindringer udlagt.  
(N. t. M. Nr. 2050. London 1939.)  
Skibsfartshindringer er udlagt E. for *Cape Collinson*. Skibe skal passere i en Afstand af mindst 0,5 Sm fra *Hak kok tau* Fyr.  
Om Natten er E.-Enden af Skibsfartshindringen afmærket med et Mærkeskib, der viser to røde Lanterner lodret for hinanden, og som er synlige hele Horisonten rundt. Skibe skal passere E. om forannævnte Mærkeskib.  
*Hak kok tau (Cape Collinson)* Fyr: c. 22° 16' N. 114° 15' E.
2966. (T). Kina. Yung Floden. Skibsfartshindringer udlagt.  
(N. t. M. Nr. 2058. London 1939.)  
Skibsfartshindringer er udlagt i Indløbet til *Yung Floden* mellem Forterne *An yuen* og *Sei yuen*.  
c. 29° 57' N. 121° 43' E.
2967. (P). Japan. Karafuto. Naka Shiretoko Fyr tændes. Taagesignal oprettes.  
(N. t. M. Nr. 2083. London 1939.)  
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c. 46° 01' N. 143° 25' E. et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 24<sup>s</sup>. Flammens Højde: 39 m. Syusvidde: 17 Sm. Sort, rund Fyrbaake med hvide Bælter.  
Ved Fyret oprettes et Taagesignal med Sirene.
2968. W.-Australien. Fremantle Anduvning. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 2072. London 1939.)  
11,0 m Dybden, der i Kortet er angivet paa c. 31° 57' S. 115° 41' E., c. 6,71 Sm 341° fra det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Fremantle N.-Mole*, skal rettes til 8,2 m.
2969. Australien N.-Kyst. Clarence Stræde. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 2060. London 1939.)  
Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Charles Point* Fyr, der er beliggende paa c. 12° 23' S. 130° 38' E.:  
a. 6,9 m — 5,35 Sm 278°. b. 9,6 m — 6,13 Sm 292°.
2970. Australien. Queensland. Brisbane Floden. Fyr nedlagt. Baake fjernet.  
(N. t. M. Nr. 2071. London 1939.)  
1. Det hvide, faste Fyr paa *West Beacon* paa 27° 22' (00") S. 153° 10' (30") E. er permanent nedlagt.  
2. Baaken c. 0,7 Sm 5° fra (1) er fjernet.
2971. Australien. Queensland. Moreton Bugt. Oplysning om Fyrbelysning.  
(N. t. M. Nr. 2034. London 1939.)  
1. Ved Indløbet til *Rous Channel* er paa c. 27° 24' S. 153° 22' E., 5,55 Sm 94° fra det hvide, faste Fyr paa *St. Helena Island*, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 6 Sm. Pælebaake.  
2. Fyret paa SE.-Enden af *St. Helena Island* paa c. 27° 24' S. 153° 16' E. er nedlagt.
2972. Australien. New South Wales. Grund.  
(N. t. M. Nr. 2060. London 1939.)  
En Grund med 9,6 m Vand er fundet paa c. 34° 29' S. 150° 58' E., 1,65 Sm 130° fra *Port Kembla* Bølgebryderfyr.
2973. Tasmanien N.-Kyst. Tamar Floden. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 2037. London 1939.)  
En sortmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa c. 41° 06' S. 146° 49' E., 1,08 Sm 327° fra *Garden Island* faste Fyr.
2974. Stillehavet. Phoenix Gruppen. Canton Island. Luftfyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 2070. London 1939.)  
Et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink, hver 10<sup>s</sup>. er tændt paa c. 2° 49' S. 171° 43' W., 643 m 194½° fra Observationsstedet i Nærheden af *Canton Island* Ankerplads. Flammens Højde: 18 m. Tremmевærkstaarn.  
(Se Tillæg.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2975. Sundet S.-lige Indgang. Minespærring udvidet. Rettelse til E. f. S. Nr. 43 2872 1939.

(N. f. S. Nr. 40/3884. Berlin 1939.)

O m r a a d e A. Pkt. c. 55° 14',<sub>0</sub> N. 13° 02',<sub>0</sub> E. rettes til c. 55° 14',<sub>0</sub> N. 13° 00',<sub>0</sub> E. (E. f. S. Nr. 43/2872 1939.)

## 2976. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af Sundet.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 27. September 1939 udstedt nedennævnte Bekendtgørelse.

I Medfør af § 6, Stk. 3, i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved følgende:

## § 1.

- Det forbydes at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign.
1. i et Omraade, der mod Nord begrænses af Breddeparallellen 55° 45' N., mod Syd af Breddeparallellen 55° 40' N., mod Øst af Meridianen 12° 45' E. og mod Vest af *Sjælland* og *Amager*. Det er dog tilladt at udøve Fiskeri med faststaaende Redskaber, der udsættes fra Landgrunden omkring „*Trekroner*“ og langs Kysten Nord for Indsejlingen til *Tuborg* Havn,
  2. i et Omraade, der mod Nord begrænses af Breddeparallellen gennem *Nordre Rose Fyrtaarn*, mod Syd af Breddeparallellen gennem *Amagers Sydspids (Aflandshage)*, mod Øst af Meridianen 12° 45' E., og mod Vest af *Amager*. Det er dog tilladt at anvende almindelige smaa Ruser samt det i Vedtægt for Fiskeriet i de til *Københavns Amt* og *Staden København* stødende Vande af 28. Oktober 1909 med Tillæg af 29. Juli 1931 omhandlede Agnvaad til Fangst af Agn i Omraadet Vest for Meridianen gennem *Dragør Kirke*.

I det Omraade, der ligger mellem de under 1. og 2. omhandlede Omraader, og som mod E. begrænses af *Saltholm* og mod Vest af *Amager*, forbydes det at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i Tiden fra Solnedgang til Solopgang.

## § 2.

Overtrædelse af Bestemmelserne i nærværende Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf.

## § 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves Bekendtgørelse af 5. September 1939 angaaende Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af Sundet.

## 2977. England. Regler for Besejling af Strædet ved Dover og Kanalen.

(Meddelelse fra det danske Gesandtskab i London).

E. f. S. Nr. 42/2835 1939 annulleres og erstattes med:

1. Alle Skibe, der befarer Strædet ved *Dover*, skal iagttage følgende Regler:
  - a. Skibe til *britiske* Havne skal passere c. 3 Sm SE. for *Dungeness* og derfra gennem *The Downs*.
  - b. Skibe til Havne paa *Nordsøens* E.-Side skal passere c. 3 Sm SE. for *Dungeness* og derfra gennem *The Downs*, hvorefter de skal holde sig N. for 51° 20' N. Br. indtil E. for 2° 40' E. Lgd.
  - c. Skibe til *franske* Havne skal anduvede *Boulogne* for Forholdsordre.
2. Skibe, der ønsker at sejle gennem *Kanalen* fra Havne E. for 2° 40' E. Lgd., skal passere NE. om Positionen 51° 20' N. 2° 40' E., hvorefter de skal holde sig N. for 51° 20' N. Br. og derefter gennem *The Downs* søge en Position 3 Sm SE. for *Dungeness*.



3. Skibe, der sejler mellem *engelske* E.-Kyst og S.-Kyst Havne og *franske* Havne mellem *Boulogne* og 2° 40' E. Lgd. skal fra *The Downs* søge til en Position 3 Sm SE. for *Dungeness* og derfra S. om *The Ridge* til *Boulogne*.

4. Skibe i *franske* N.-Kyst Havne vil af de *franske* Myndigheder modtage Instruktion om, hvorledes de skal forholde sig under Sejlads til *Boulogne*.

5. Skibe, der ønsker at ankre, skal gøre dette enten i *The Downs* eller paa *Dungeness* E.-Red.

6. Skibe, der undlader at følge forannævnte Regler for Besejling, gør dette paa egen Risiko.

#### 2978. England. Themsen og Medway. Oplysning om Undersøgelsestjenesten.

(Meddelelse fra det danske Gesandtskab i London.)

Alle Skibe, bestemt for *Medway* og *Themsen*, er underkastet Undersøgelse, inden Tilladelse gives til at løbe i Havn.

Undersøgelsesskibe er stationeret mellem *Nore* Fyrskib og *Sheerness* for *Medway*, og mellem *Nore* Fyrskib og *Scars Elbow*, *Canvey Island* og *Themsen*.

Alle indkommende Skibe vil blive undersøgt og modtage Instruktioner vedrørende Indsejlingen i Havn.

Undersøgelsesskibene fører om Dagen *The Blue Ensign* og paa Fortoppen et hvidt og rødt (vandret) Flag med blaa Bort og om Natten foruden de reglementerede Lanterner 3 hvide Lanterner lodret for hinanden.

Naar Havnen er lukket fører Undersøgelsesskibene om Dagen foruden de ovennævnte Flag 3 røde Balloner lodret for hinanden og om Natten foruden de reglementerede Lanterner 3 røde Lanterner lodret for hinanden.

Skibsredere og Agenter anmodes om at meddele *the Dock and Traffic Manager, Port of London Authority, London E. C. 3.*, det sandsynlige Tidspunkt for Ankomsten af deres Skibe tillige med Oplysning om Skibenes Udseende, saaledes at de nemt kan identificeres. Undladelse af at sende en saadan Meddelelse vil let medføre Forsinkelse for deres Skibe.

#### 2979. Italien. Kyststationer atter aabne.

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

*Italienske* Kyststationer er atter aabnet for privat Korrespondance. Radiotelegrammer modtages kun paa Afsenderens Risiko.

(E. f. S. Nr. 42/2840 1939.)

#### 2980. Letland. Oplysning om Affattelse af Telegrammer.

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Telegramadresser maa ikke benyttes som Underskrift i Telegrammer til *Letland*.

#### 2981. Sverige. Svenske Kystfarvande. Signaler fra svenske Flyveplaner. Advarsel.

(Meddelelse fra det danske Gesandtskab i Stockholm.)

Fartøjer, som er udrustet med Radiomodtagere til Modtagelse af Signaler paa den internationale Bølgelængde 500 kc/s (600 m), og som befinder sig i *svensk* Kystfarvand (dog ikke Havneomraader), fra den 22. September er pligtig til, naar *svenske* Flyveplaner kommer indenfor Synsvidde, at indstille paa ovennævnte Bølgelængde.

Eventuel Prajning fra Luftfartøjer vil ske ved Udsendelse paa denne Bølgelængde af Signalet *EHNEK* eller ved Afgivelse af internationalt Signal *WZ* med Signallamper eller eventuelt ved Nedkastning af Rapporthylstrer indeholdende Prajningsordre affattet paa *Svensk, Engelsk* og *Tysk*. Saafremt Ordren afgives pr. Radio, maa Besvarelse heraf dog ikke ske ved Anvendelse af Skibets Sender.

Om fornødent efterfølges Prajningssignalet (Prajiningsordren) af Prajeskud (Maskingeværskud) eller Bomber, som sigter ved Siden af det prajede Fartøj. Efter Omstændighederne anvendes to eller flere af disse Prajningsmetoder samtidigt.

Efter Afgivelse af Prajningsordre meddeles yderligere Ordre til Fartøjet enten pr. Radio paa nævnte Bølgelængde eller ved Anvendelse af Rapporthylstrer. Ordren affattes i første Tilfælde ved Anvendelse af Signaler paa Grundlag af den internationale Signalbog og i sidste Tilfælde paa *Svensk, Engelsk* eller *Tysk*.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg  
 Korts eller  
 Bogs Nr.

*England:*

- N 1762 Australia. — Approaches to Port Adelaide.  
 R 8 E Red Sea, sheet 5.  
 R 1754 China. — Tung Yung to Wen Chau bay.  
 R 1759 China. — Wen Chau bay to Kueshan islands.  
 R 1361 Africa, West Coast. — Fernando Po to Cape Lopez.

*Tyskland:*

- R D. 20 Pillau, Einfahrt und Hafen.  
 R D. 386 Reede von Ostende.

(Se Tillæg.)

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

2982. Danmark. Sundet. Stubben. Oplysning om Kloaktaarn. Advarsel.  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1904 1939 meddeles, at der paa N., S.- og E.-Siden af *Kloakoen* vil blive tilvejebragt en Stenkastning og paa Øens W.-Side foretaget en Opfyldning.

Skibe advares mod at komme Øen nærmere end 50 m.  
 c. 55° 42',<sub>0</sub> N. 12° 36',<sub>8</sub> E.  
 (E. f. S. Nr. 26/1904 1939.)

2983. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.  
 I Dagene 12. og 13. Oktober d. A. afholdes Skarpskydning paa Skydeterrænet ved *Halk* med Rekylgevær. Skydning mod Maal, slæbt af Flyvemaskine. (Almindelig Afspærring).

De nævnte Dage vil der — 1 Time før Skydningens Begyndelse og til Skydningens Afslutning — være hejst 1 Kurveballon paa den i Skydeterrænet værende Signalmast.  
 c. 55° 10',<sub>6</sub> N. 9° 38',<sub>8</sub> E.  
 (E. f. S. Nr. 1/36 1939.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**

2984. (T). Danmark. Kattegat. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 43/2855 1939 meddeles, at de deri omhandlede Skydninger i Farvandet W. for *Samsø* vil blive fortsat indtil Udgangen af Oktober Maa- ned d. A.

(E. f. S. Nr. 43/2855 1939.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2985. (T). Holland. Zeegat van Vlissingen. Deurloo lukket for Skibsfart. Advarsel.  
(B. a. Z. Nr. 223/2871. 's-Gravenhage 1939.)

E. f. S. Nr. 41/2740 1939 annulleres og erstattes med:

I Zeegat van Vlissingen er Deurloo lukket for Skibsfart (c. 51° 30' N. 3° 22' E.).  
Afmærkningen er for største Delen inddraget.

Det forbudte Omraade ligger mellem Punkterne:

a. 51° 30' 12" N. 3° 25' 30" E. c. 51° 28' 44" N. 3° 20' 26" E.

b. 51° 29' 00" N. 3° 25' 30" E. d. 51° 31' 00" N. 3° 21' 00" E.

Besejling af og Ophold i det forbudte Omraade er forbundet med den største Fare.

2986. Belgien. Wandelaar Fyrskib ombyttes med Lys- og Fløjtetønde.

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende. den 28. September 1939.)

Fyrskibet *Wandelaar* paa 51° 22' 01" N. 3° 00' 17" E. vil snarest muligt blive inddraget og erstattet med en rød og sort, vandret stribet Lys- og Fløjtetønde med en Topbetegnelse bestaaende af en afstumpet Kegle, som paa 2 Steder er mærket „*Wandelaar*“ i hvide Bogstaver. Fyrkarakteren er hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 22<sup>s</sup>, Lys 10<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>.

2987. Belgien. Oplysning om Lodstjeneste.

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende, den 28. September 1939.)

E. f. S. Nr. 42/2850 1939 annulleres og erstattes med:

Den belgiske Lodstjeneste for Skibe bestemt til en belgisk Havn ved *Schelde* (*Antwerpen*, *Gent* og nærliggende belgiske Havne) samt for Skibe, der vil anløbe *Vlissingen* for Ordre eller Bunkers, er for Tiden ordnet, som følger:

A. *Wielingen* Farvand.

Om Dagen er et Lodsfartøj stationeret i Nærheden af Lys- og Fløjtetønden „*Wandelaar*“. (Lodsfartøjet afgiver tillige Lodser for Havnene *Zeebrugge* og *Ostende*).

Om Natten kan man erholde Lods paa *Zeebrugge* Red.

B. *Oostgat* Farvand.

Et Lodsfartøj er stationeret mellem *Oostgat* Ydertønde og *Middensteenbank* Tønde.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2988. (T). Røde Hav. Suez Kanal. Kad-el-Marakeb Bølgebryder. Spærring udlagt.

(B. a. Z. Nr. 224/2879. 's-Gravenhage 1939.)

Fra Hovedet af *Kad-el-Marakeb* Bølgebryder paa c. 29° 55',<sub>5</sub> N. 32° 33',<sub>5</sub> E. er til et Punkt 125 m ud for Farvandets *asiatiske* Side ved km 161.380 midlertidig udlagt en Spærring.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2989. Singapore Stræde. Singapore. Minespærringer udlagt.

Gennem Udenrigsministeriet har man modtaget Meddelelse om, at det britiske Admiralitet har meddelt, at nedennævnte Omraader er farlige for Sejladsen paa Grund af Miner.

I. Det W.-lige Indløb til *Singapore*.

Farezonen begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) *Tanjong Lokos* paa 1° 12',<sub>8</sub> N. 103° 51',<sub>1</sub> E.

b) Baaken paa 1° 11',<sub>8</sub> N. 103° 48',<sub>3</sub> E.

c) 1° 12',<sub>2</sub> N. 103° 47',<sub>8</sub> E.

d) 1° 13',<sub>7</sub> N. 103° 50',<sub>4</sub> E.

II. *Singapore Red.*

Farezonen begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) *Outer Shoal Beacon.*
- b) 1° 17',<sub>6</sub> N. 103° 54',<sub>3</sub> E.
- c) 1° 17' N. 103° 55',<sub>1</sub> E.
- d) 1° 14' N. 103° 52',<sub>1</sub> E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2990. Danmark. Oplysning om drivende Miner.

Marineministeriet meddeler den 29. September d. A.:

Da der i de senere Dage er rapporteret talrige drivende Miner i *Nordsoens* S.-lige Del, maa der overalt i dette Farvand paaregnes Fare for drivende Miner. Der vil herefter indtil videre ikke fra *danske* Myndigheder blive udsendt Meddelelse om enkelte Miner, der rapporteres fra den S.-lige Del af *Nordsoen*. Skibsførere anmodes dog om som hidtil at indrapportere drivende Miner og andre Skibsfartshindringer, de maatte observere.

## 2991. England. Oplysning om Kontrol med Skibe. Indskærping af Forholdsregler.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2746 1939 meddeles:

Ifølge telegrafisk Indberetning fra Gesandtskabet i *London* har den *britiske* Regering paa ny indskærpet, at neutrale Rederier og Firmaer vil kunne fremme en hurtig Afvikling af Kontrabande-Kontrollen ved at iagttage følgende Forholdsregler.

1. Ved at medføre ekstra Kopier af Skibsmanifestet til Overgivelse til den Myndighed, der foretager Inspektionen.
2. Ved at drage Omsorg for, at Manifestet er udfærdiget i den mest overskuelige Form med Vægt- og Maalangivelser i internationalt kendte Standards omfattende baade Brutto- og Nettovægt.
3. Ved at forsyne Manifestet med tydelig Angivelse af Navnet paa den endelige Modtager af hvert enkelt Vareparti i Ladningen. Konossementer udfærdiget til Ordre, til Bank eller andet Firma, som aabenbart ikke er den endelige Modtager, vil uundgaaeligt medføre Forsinkelse, da Kontrabande-Myndighederne i saadanne Tilfælde vil se sig nødsaget til at søge nærmere Oplysninger indhentet om Varenes endelige Bestemmelsessted.

Saaframt Rederier m. v. følger den ovenfor beskrevne Fremgangsmaade, vil de i egen Interesse bidrage til en betydelig Afkortelse af den Tid, som Kontrabande-Kontrollen kræver.

## 2992. Frankrig. Kontrolsteder for Skibe.

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)

I en Meddelelse fra den herværende *franske* Legation, udsendt af Handelsministeriet under 27. d. M., oplystes det, at der var blevet oprettet Kontrabande-Kontrolsteder for Skibe i *Brest*, *Sete* og *Oran*. Legationen har nu meddelt, at *Le Havre* træder i Stedet for *Brest* som Kontrolsted og *Marseille* i Stedet for *Sete*.

*Oran* vedbliver at være Kontrolsted som hidtil, og der er samtidig oprettet nye Kontrolsteder i *Dakar*, *Dunkerque* og *Fort-de-France*.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*og saa en*  
**Carlsberg**

**GAMLE  
eller  
HOF**

Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**  
Stiftet 1899  
Aktiekapital 8 Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

NEW EDITION

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

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

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**BP**

**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN

**BP** **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** **BP**

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HORSSENS

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

**WILH. CHR. BECH**  
Indeh. AAGE RASMUSSEN  
HORSSENS

Telefon 23-24-34  
Statstelefon 5

Telegram-Adresse:  
»BROKERBECH«

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**HANS OLESENS Eftf.**  
Indeh. BJØRN FINSEN  
HORSSENS

Telefon 45-294  
Statstelefon 10

Telegram-Adresse:  
»OLESENS«

ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELEGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TELF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

**JØRGEN SCHULTZ**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
KALUNDBORG

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

Lloyds Agent

KALUNDBORG

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**A. GJØRDING**  
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KOLDING

ESBJERG

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
Statsautoriseret Skibsmægler  
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**P. JØRGENSEN & CO.**  
Indehaver: J. U. JEPSEN  
SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867  
KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

KORSØR

MARIAGER

**J. LAURITZEN'S EFTF.**  
MÆGLERFORRETNING  
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)  
ESBJERG

Telegr.-Adr.  
»Lauritzene«

Telefon: 3  
» 822

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**  
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
Statsautoriseret Skibsmægler

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

FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**  
ved  
**Halfdan Rasmussen**  
edsv. Skibsmægler  
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 41

TORS DAG 12. OKTOBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SITUATIONEN

Det er Afventningens Tid, om nogensinde. Der er noget uvirkeligt over hele denne Periode, vi oplever, og intet Menneske kan med Sikkerhed sige, om det er Begyndelsen til fredligere Forhold eller til Kaos og Krig i en Maalestok, vi hidtil ikke har anet.

Vi staar, som de øvrige neutralt, som Tilskuere til dette frygtelige Spil om Menneskeliv og Landes Skæbner.

Hovedpunkterne i Hitlers Tale, som ikke indeholdt noget konkret Fredstilbud, var følgende:

1) Langt den vigtigste Opgave er i Dag at faa hidført Følelsen af en europæisk Sikkerhed. Hertil kræves:

- a) Rustningsbegrænsning;
- b) en Nyordning af Verdensmarkederne og en definitiv Regulering af Valutaerne.

2) Den anden Hovedopgave i Dag er Ordningen af de ved Polens Sammenbrud opstaaede Spørgsmaal. Disse omfatter:

- a) Løsning af Mindretalsspørgsmaalene ikke blot i Polen, men i næsten alle syd- og sydøsteuropæiske Stater, derunder Flytning af Minoriteter.
- b) en Løsning af det jødiske Spørgsmaal i Forbindelse hermed;
- c) Oprettelse af en polsk Stat, hverken vendt mod Tyskland eller Rusland;

3) Om Tysklands Forhold til fremmede Magter var de vigtigste Udtalelser:

- a) Interessesfællesskab med Rusland. Tysk-russisk Samarbejde i Østeuropa, hver i sit Rum;
- b) intet Grænserevisionskrav overfor Danmark eller en Række andre, i Talen nævnte Lande;
- c) Forholdet til Italien hjerteligt venskabeligt;
- d) intet tysk Krav paa Frankrig;
- e) mislykkede Bestræbelser for en tysk-engelsk Forstaaelse.

4) Krav om en Besiddelse af Kolonier, svarende til Riget — men dette Krav er ikke ultimativt.

Det skulde ikke synes vanskeligt at naa til Enighed om adskillige af disse Punkter. Unægtelig er noget af det vigtigste at naa til Sikkerhed i Europa.

Men dermed er Problemet jo desværre ikke løst. Alle ønsker for saa vidt Freden, men hvordan. — Det er denne Afventningens Tid, der til sidst vil gaa de krigsførende paa Nerverne, og de neutralt med, skønt de saa vist ogsaa har haandgribelige Problemer nok at kæmpe med.

Der er endnu intet meddelt angaaende de oplagte danske Eksportbaade og for hele den danske Landbrugseksport tegner Fremtiden sig meget mørkt. Der er endvidere kun fra officiel tysk Side fremsat den Paastand, at »Vendia« blev sænket, fordi den søgte at vædre Undervandsbaaden, den samme Paastand, som man fra tysk Side har rettet mod den ligeledes sænkede svenske Baad »Gun«.

Søforhørene i København og Gøteborg har til fulde klargjort, at der intet som helst ligger til Grund for denne Paastand, der kun kan være en Følge af Overnervøsitet hos den paagældende Ubaadsfører, — hvad den svenske Kaptajn Perssons Erfaringer da ogsaa tyder paa. Men man maa fra dansk som fra svensk Side kræve, at der paa dette Punkt maa foretages

nye Undersøgelser og Forandringer i det tyske Synspunkt. Vi ved, hvordan vore Søfolk, hvordan vore Kaptajner vil reagere i en Situation som den omtalte. Og rolige besindige skandinaviske Søfolks beedigede Forklaringer vejer dog tungere end en nervøs Ubaadsførers Paastande, fremsat maaske i et Øjeblikks Desperation, men derfor ikke mindre farlige og beklagelige. Vi maa derfor stadig vente at se dem deimenterede.

### EN TAK TIL DEN DANSKE SØMAND

Paa de jyske Landboforeningers Delegeretmøde i Aarhus forleden, udtalte Formanden, Landstingsmand Hauch bl. a.:

»I de sidste Uger har hver Dag bragt nye Situationer. Den fuldkomne Standsning af vor Afsætning vestpaa kan faa en uoverskuelig Rækkevidde, ikke alene for Landbruget, men for hele vort Lands økonomiske Fremtid. Om Enkeltheder og Forhandlinger i Forbindelse med disse Forhold skal jeg ikke udtale mig her i Dag, men det ligger i Sagens Natur, at vi trods Faren endog meget snart maa søge at finde Vej over Havet til vor store, gamle Kunde.

De danske Sømænd har atlid gjort deres Pligt, og der skal i Dag herfra lyde en Tak fra den danske Bonde til den danske Sømænd.

Lad os samle vore Kræfter om det, der i Dag er fornødent: at bevare vort Lands Neutralitet og tillige søge at bevare de produktive Kræfter indenfor vort Samfund, som vi, ogsaa naar Krigen er forbi, skal bygge Danmarks Fremtid paa.

### HANDELEN OG SKIBSFARTEN PAA ENGLAND

Handelssagkyndige fra forskellige neutralt Lande, heriblandt de skandinaviske, er for Tiden i London for at drøfte forskellige Spørgsmaal i Forbindelse med deres fremtidige Eksporthandel.

Da den nuværende Prisskala er blevet bragt fuldstændig ud af Ligevægt som Følge af Krigen, skriver Reuters Bureaus udenrigspolitiske Medarbejder, at Fastsættelsen af nye Priser er et af de Hovedproblemer, som er til Drøftelse. Den tyske Trusel om uindskrænket Krig mod den neutralt Skibsfart optager uundgaaeligt en stor Del af Drøftelserne. Der ventes ogsaa en Delegeret fra Island.

Den almindelige Mening er, skriver Reuters udenrigspolitiske Medarbejder videre, at jo før man kan faa indført et Konvojsystem for den neutralt Skibsfart, jo hurtigere vil Forholdene blive stabiliserede.

Tyskland kan ganske vist true med en endnu stærkere Aktion mod disse neutralt Lande, som trodser det, men en saadan Fremgangsnaade vilde ikke bringe Tyskland nogen materiel Fordel, fordi de fleste af disse neutralt Landes Landbrugsproduktion er afhængig af importerede Raamaterialer, som kontrolleres af Storbritannien.

### TYSKLAND ADVARER

I følge Meddelelser fra Washington har U. S. A. fra Tyskland modtaget en Note, hvori amerikanske Skibe paa Vej til britiske og franske Farvande advares mod »mistænkelig Opsørsel«. I den tyske Henvendelse, der ogsaa er tilstillet Sverige som neutralt, henstilles, at Handelsskibe, som begiver sig til de nævnte Farvande, for at undgaa Forveksling med fjendtlige Krigs-

og Hjælpekibe, særligt om Natten maa undlade en Optræden, som kan give Anledning til Mistanke.

En tilsvarende Meddelelse er modtaget af det danske Udenrigsministerium.

### INDUSTRIEKSPORTEN

Industriraadets Eksportbureau har udsendt en Oversigt over dansk industriel Eksport i 1. Halvaar i Aar. Værdien af Industrieksporten er beregnet til ca. 200 Mill. Kr. for det nævnte Halvaar, omtrent samme Beløb som tilsvarende i Fjor, og svarende til henved 27 pCt. af den samlede danske Eksport.

Denne Oversigt falder ganske godt sammen med den Oversigt, Statistisk Departement bringer med Hensyn til vor Udenrigshandel, og hvor Opgørelsen nu foreligger for Aarets første 8 Maaneder. Industrieksporten i Aar er for Januar—August opgjort til godt 252,2 Mill. Kr. mod i Fjor ca. 248,4 Mill. Kr., med for August Maaned alene en Eksport i Aar paa ca. 29,6 Mill. Kr., i Fjor godt 29 Mill. Kr.

Udsigterne for Eksporten er i Modsætning hertil i den kommende Tid alt andet end lyse. Først og fremmest naturligvis paa Grund af alle de Forstyrrelser, Krigssituationen bringer overfor normal Samhandel mellem Landene. Dernæst ogsaa paa Grund af de Prisstigninger, der normalt plejer at følge i en Krigsperiodes Spor.

Et Moment, der ogsaa foruroliger noget i Industri Kredse, er Overenskomstssituationen til Vinter.

Endelig forestaar der under den herskende Krigssituation en Risiko for, at de herskende ekstraordinære Forhold kan komme til at medføre Indefrysning af danske Eksport-Tilgodehavender. Industriraadets har overfor Statens Eksportkreditudvalg gjort opmærksom paa dette Forhold, og der er indledet en Række Forhandlinger for at tilvejebringe en Ordning, hvorefter Eksportkreditordningen kan udvides til ogsaa at omfatte Garanti mod fremmede Landes Indefrysning af danske Eksport-Tilgodehavender.

### HOLLANDSK SKIBSBYGNING

Der vises i Holland stor Interesse for Salg af hollandske Handelsskibe til andre Lande. Efterspørgslen gælder fremfor alt større Skibe, men de er ikke til Salg, da Rederne ikke ved hvordan og til hvilken Pris de kunde erstatte saadanne Salg gennem Nybygninger. Hvis Omkostningsspørgsmaalet kunde ordnes paa en eller anden Maade, vil Skibenes Salg ikke være aldeles udelukket, for trods Eksportforbudet for Handelsskibe i Holland kan Salget ordnes gennem særlig Licens.

De hollandske Værfter vægrer sig imidlertid ved at modtage Ordre til bestemte Priser. De er kun rede til at bygge Skibe saafremt Bygherren betaler alle Omkostninger plus 20 pCt. men hverken angaaende Omkostningerne eller Leveringstiden kan der gives nogen Garanti. Handelsskibe, selv Tankskibe, har hidtil kunnet bygges indenfor ca. 9 Maaneder. Fra nu af vil Bygningstiden antagelig blive betydelig længere. Der er Muligheder for Værfterne i Holland for at faa det nødvendige Bygningsmateriale ind, men givet kan der, mens Bygningen af Skibet staar paa, opstaa nye Vanskeligheder, som vil give Værftet og Bygherren forøgede Omkostninger. Rederen paa sin Side maa endvidere regne med Usikkerheden om, hvorvidt han, naar Skibet endelig kan afleveres, vil kunne drage nogen Fordel af de høje Fragter. Meget kan være sket inden da.

### DRIVENDE MINER

En norsk Assurandør skriver til Norges Handels og Søfartstidende: Rapporten om drivende Miner strømmer ind og sendes ud, men man hører lidet om hvilken Fare, de medfører. Det er muligt, at Frygten

for dem er noget overdreven. I alt Fald er det temmelig sikkert, at ingen af de 74 norske Dampskibe som blev minesprængt under forrige Krig, traf Minen paa Steder, hvor der ikke var lagt Minefelter ud.

Minen skal jo være automatisk sikret, naar den slider sig løs, men Eksperterne siger, at Sikringen ikke altid er til at stole paa. Hvis Minen ligger længe ude, kan Sikringen have rustet fast, eller Minen kan bære paa saa meget Fortøjningsgods, at Sikringen ikke virker.

Ingen norske Skibe fik Skade af drivende Miner i Tiden efter Krigen.

I David Masters Bog: »Crimes of the High Seas« som udkom paa Eire & Spottiswoodes Forlag, London, i 1936 findes en Udtalelse om Drivminer som kan have Interesse i denne Tid. Bogen omhandler bl. a. en Proces i Admiralty Court om et Skib som blev paastaet at være minesprængt, men ikke var det. Forfatteren siger:

»But it was Commander Gerard Brook Riley who exploded the mine theory for ever and swept away the popular delusion that many a ship had been sent to the bottom through striking a drifting mine. Commander Riley was in charge of the Mines Department of the Admiralty throughout the war, he was responsible for the methods of manufacture of all British mines, and all information concerning mines, foreign and British, passed through his hands, so his authority on the subject was beyond question, and he was granted special permission by the Admiralty to state any relevant facts regarding mines.«

Commander Riley sagde bl. a.:

»My experience has proved that a ship proceeding on a steady course could not strike a drifting mine. A great deal depended on the wave caused by the bows of the ship. Moreover it was most improbable that a ship could be struck, as it was said the »Ionna« was struck, on the after part of No. 2 hold. There are no records in the Admiralty of moving vessels having struck floating mines, and in regard to practically all mines laid during the war they were fitted with safety devices which operated immediately they broke away from their moorings.«

David Master kommenterer dette saaledes:

»The fact that no moving ship has ever been known to strike a floating mine must have come as a great shock to Eli Angelis and to the master of the »Ionna«. It is truly amazing and shows how the general opinion, which the average man would be prepared to swear was accurate, may still be quite wrong.«

### DE DANSKE KRIGSFORSIKRINGSPRÆMIER FOR VARER

De seneste Begivenheder har naturligvis nødvendiggjort en Revision af de siden 13. September gældende Præmier for Krigsforsikring for Varer.

De fra og med den 3. Oktober gældende Præmier gælder for Forsendelser med danske Skibe og — indtil videre — med Skibe under følgende neutrale Landes Flag: Sverige, Norge, Finland, Holland, Island, Belgien, U.S.A., Letland, Estland, Japan, Brasilien og Chile.

Præmierne for Forsendelser mellem danske Havne, herunder mellem danske og svenske Sundhavne er uforandret  $\frac{1}{10}$  pCt.

Da der fra Erhvervslivet har været rejst Spørgsmaal om, hvorvidt Statsbanerne har krigsforsikret de Varer, der forsendes med disse, og dette Spørgsmaal er blevet besvaret benægtende, har »Dansk Krigs-Søforsikring« noteret en Præmie paa  $\frac{1}{20}$  pCt. for Forsendelser med Storbæltfærgen.

Endvidere er Præmierne for Rejser mellem danske Havne og Havne paa Sveriges Vestkyst og i Norge uforandret  $\frac{1}{2}$  pCt., ligesom Præmien til øvrige svenske Havne er uforandret  $\frac{3}{4}$  pCt.

Med Hensyn til de øvrige Præmienoteringer vil Noteringen pr. 13. September blive angivet i Parentes, idet det dog bemærkes, at de sidst foretagne Præmienoteringers Positioner for de forskellige Rejser ikke falder nøje sammen med de tidligere Positioner. De i Parentes angivne Satser maa derfor kun betragtes som vejledende.



	Ekspor	Import	Havne i Sortehavet	9 (6)	9 (6)
Bortset fra svenske Havne er Præmien for Havne i Østersøen, herunder Havne ved den botniske og finske Bugt	2 (1½)	2 (1½)	U. S. A., Centralamerika, Vestindien, Sydamerika excl. franske og engelske Besiddelser og excl. Canada	5 (4)	10 (4)
Tyske Nordsøhavne via Kielerkanalen	3	3	Franske og engelske Besiddelser i Amerika samt Canada	10	10
Holland og Belgien	6 (2)	4 (2)	Vestafrika excl. krigsførende	5 (4)	10 (4)
Storbritannien, Nordirland, franske Kanal- og Atlanterhavshavne, Marokko samt Gibraltar og Tanger	7½ (3½)	5 (3½)	Vestafrika krigsførende, Syd- og Østafrika (saavel via Kap som via Suez)	10 (7½)	10 (7½)
Portugal, spanske og spansk-marokanske Atlanterhavshavne, Kanariske Øer og Madeira, spanske Middelhavshavne	5 (3½)	5 (3½)	Rødehavet, Indien, Ostindien, Australasien, Philippinerne og Østasien excl. fransk Indochina og Hongkong (saavel via Kap som via Suez)	10 (7½)	10 (7½)
Middelhavshavne i Frankrig, Ægypten, Palæstina samt i franske og engelske Besiddelser	9 (4½)	6 (4½)	do. do. via Panama	7 (4½)	7 (4½)
Andre Middelhavshavne	8 (4)	6 (4)	Fransk Indochina og Hongkong	10	10

For fulde Laster af flydende Brændselstoffer er Præmien 15 pCt. (10 henholdsvis 7½) for Rejser fra Havne i Sortehavet, amerikanske Havne, Rødehavet, Indien etc.

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Sømands Landgang i Finland

I Henhold til Forordningen af 1. April 1938 om Udlændinges Indrejse til Finland kan Politimyndighederne forbyde Besætningerne fra udenlandske Skibe at gaa i Land i Finland. Politiet i Havnebyerne har gjort Brug af denne Bestemmelse, hvilket har givet Anledning til Misforståelse hos fremmede Skibsbesætninger. Sagen har været for i Statsraadet i denne Uge, og det meddeles, at man har besluttet at lempe Bestemmelserne saaledes, at det tillades indtil 5 Mand af Besætningen paa et fremmed Skib ad Gangen at gaa i Land. Naar disse 5 kommer tilbage, kan andre 5 komme i Land o. s. v. Kaptajner, Styrmand og Maskinmestre omfattes ikke af Bestemmelserne.

### Danske Skibes Radioapparater forseglede i japanske Havne

Britiske, danske, græske, nederlandske, italienske og belgiske Skibe er blandt en Række udenlandske Skibe, hvis Radioapparater blev forseglede i Osaka, Kobe og Yokohama efter Ordre fra Trafikministeriet, der yderligere har meddelt, at denne Politik vil blive fulgt, til den europæiske Krig er sluttet.

### Regler for Sejlads i svensk Kystfarvand

Udenrigsministeriet har udsendt følgende Indberetning fra Gesandtskabet i Stockholm:

Fra den 22. Sept. er Fartøjer, som er udrustet med Radiomodtagere til Modtagelse af Signaler paa den internationale Bølgelængde 500 kc/s (600 m), og som befinder sig i svensk Kystfarvand (dog ikke Havneomraader) pligtige til, naar svenske Flyveplaner kommer inden for Synvidde, at indstille paa ovennævnte Bølgelængde.

Eventuel Prajning fra Luftfartøjer vil ske ved Udsendelse paa denne Bølgelængde af Signalet EHNEK eller ved Afgivelse af internationalt Signal WZ med Signallamper eller eventuelt ved Nedkastning af Rapporthylstre, indeholdende Prajningsordre affattet paa Svensk, Engelsk og Tysk. Saafremt Ordren afgives pr. Radio, maa Besvarelse heraf dog ikke ske ved Anvendelse af Skibets Sender.

Om fornødent efterfølges Prajningssignalet (Prajiningsordren) af Prajkskud (Maskingeværskud) eller Bomber, som sigter ved Siden af det præjede Fartøj. Efter Omstændighederne anvendes to eller flere af disse Prajningsmetoder samtidigt.

Efter Afgivelse af Prajningsordre meddeles yderligere Ordre til Fartøjet enten pr. Radio paa nævnte Bølgelængde eller ved Anvendelse af Rapporthylstre. Ordren affattes i første Tilfælde ved Anvendelse af Signaler paa Grundlag af den internationale Signalthog og i sidste Tilfælde paa Svensk, Engelsk eller Tysk.

Den paagældende Kundgørelse, som er af 6. ds., udgør (i Forbindelse med visse andre mindre betydelige Ændringer) et Tillæg til Kundgørelse af 26. September f. A. angående Skibsfart inden for svensk Farvand under visse særlige Omstændigheder.

### Rekvizition af italienske Handelsskibe

Ifølge den offentliggjort Lov kan de italienske Myndigheder i Ind- og Udland, naar Forholdene kræver det, mod en Godtgørelse rekvirere italienske Handelsfartøjer, enten med Køb for Øje eller mod Betaling af en vis Leje. Endvidere kan Myndighederne mod Godtgørelse forlange Materiale transporteret paa Skibe, der ikke er rekvireret. Efter derom af det italienske Udenrigsministerium i Forbindelse med Marineministeriet og Kommunikationsministeriet truffet Bestemmelse kan forskellige Skibe og Fartøjer undtages fra Rekvizition, naar det skønnes opportunt, og naar internationale Kurtloisi-Hensyn taler derfor.

Ved Rekvizitionen bortfalder enhver Forpligtelse, som Rederiet maatte have paataget sig overfor Trediemand, der ikke i denne Anledning kan rejse Erstatningskrav imod Rederiet. Besætningen kan beholde sit Arbejde ombord eller helt eller delvis erstattes med Militær. Myndighederne kan sætte en Tillidsmand (kgf. Kommissær) ombord til at varetage deres Interesser og for i givet Fald at overtage Kommandoen. Efter at en Rekvizition med Køb for Øje har fundet Sted, skal Erstatningen fastsættes inden 3 Maaneder efter Rekvizitionen og til en Sum, der svarer til Skibets Værdi.

### Kundgørelse fra Søværnet

Bekendtgørelse (af 2den September 1939) angaaende danske Undersaalters Forhold overfor krigsførende Magters Regeringsskibe.

Under Straf efter Lov Nr. 149 af 2. August 1914, hvorved det forbydes fra dansk Territorium at understøtte krigsførende Magter, forbydes det herved danske Undersaalter i nogensomhelst Egenkab at tage Tjeneste i de krigsførende Magters Regeringsskibe, derunder indbefattet at lodse deres Krigs- eller Transportskibe eller udenfor Tilfælde af Søfare at yde dem Hjælp til Sejlsaden.

Dog skal danske statsautoriserede Lodser indenfor deres respektive Lodsningssomraader i dansk territorialt Farvand lodse de krigsførende Magters Krigsskib i Overensstemmelse med de Regler, der i Medfør af Kgl. Anordning Nr. 209 af 31. Maj 1938 angaaende visse Neutralitetsbestemmelser udstedes for Lodsning af saadanne Skibe.

Under saadan Lodsning vil danske Sundheds-, Lodsnings-, Told-, Trafik-, Havne- og Politibestemmelser være at iagttage og overholde.

Bekendtgørelse Nr. 169 af 11. August 1914 angaaende danske Undersaalters Forhold overfor krigsførende Magters Regeringsskibe ophæves.

Alsing Andersen.

### Eksportkontrol og Valutarestriktioner i Australien

I Australien er der blevet gennemført et almindeligt Eksportreguleringssystem, saaledes at bortset fra enkelte Undtagelser kan ingen Varer udføres uden forud indhentet Tilladelse fra Handels- og Tolddepartementet.

Indehaveren af en Eksporttilladelse maa aflevere Afskibningsdokumenter, Veksler og andre Dokumenter vedrørende de eksporterede Varer til »Commonwealth Bank« eller en anden Bank, der er bemyndiget til at optræde paa dennes Vegne. Den ved Eksporten indvundne fremmede Valuta stilles til Raadighed for »Commonwealth Bank«, der udbetaler Afskiberen Modværdien i australsk Valuta.

Opnaelse af Eksporttilladelse i Henhold til disse nye Bestemmelser fritager ikke Eksportøren for at opfylde andre Bestemmelser, der maatte være fastsat om Eksport af visse Varer. Heller ikke vil Opnaelse af Eksportlicens i Henhold til andre Bestemmelser fritage Indehaveren deraf for at søge om Eksporttilladelse under den nye Ordning.

Skibsproviant er undtaget fra den nye Eksportregulering.

Der vil kunne udstedes særlig Licens til Udførsel af bestemte Varer indenfor en nærmere fastsat Periode, uden at det tillade Kvantum fastsættes. Dog vil kun Firmaer, der regelmæssigt eksporterer de paagældende Varer, kunne opnaa en saadan Licens, der i Almindelighed ikke vil fritage dem for at overlade Afskibningsdokumenterne etc. til »Commonwealth Bank« samt stille den indvundne fremmede Valuta til Bankens Disposition. Bortset fra de Tilfælde, hvor saadanne særlige Licenser udstedes, kræves der Eksporttilladelse for hvert enkelt Vareparti, der føres ud af Landet.

### Singapore

Gennem Udenrigsministeriet har man modtaget Meddelelse om, at det britiske Admiralitet har meddelt, at nedennævnte Omraader er farlige for Sejladser paa Grund af Miner.

I. Det vestlige Indløb til Singapore.

Farezonen begrænses af følgende Punkter:

- Tanjong Lokos paa 1 Gr. 12,8 Min. N. Br., 103 Gr. 51,1 Min. Ø. Lgd.
- Baaken paa 1 Gr. 11,8 Min. N. Br., 103 Gr. 48,3 Min. Ø. Lgd.
- 1 Gr. 12,2 Min. N. Br., 103 Gr. 47,8 Min. Ø. Lgd.
- 1 Gr. 13,7 Min. N. Br., 103 Gr. 50,4 Min. Ø. Lgd.

II. Singapore Red.

Farezonen begrænses af følgende Punkter:

- Outer Shoal Beacon.
- 1 Gr. 17,6 Min. N. Br., 103 Gr. 54,3 Min. Ø. Lgd.
- 1 Gr. 17 Min. N. Br., 103 Gr. 55,1 Min. Ø. Lgd.
- 1 Gr. 14 Min. N. Br., 103 Gr. 52,4 Min. Ø. Lgd.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Visiteringspas for Skibe

I Følge en Meddelelse fra Paris er der mellem de engelske og franske Myndigheder truffet en Overenskomst om gensidig Godkendelse af Visiteringspas for Fartøjer. De Fartøjer, som er blevet undersøgt i de dertil indrettede Kontrolhavne, udrustes med et Visiteringspas, og man er blevet enige om, at saadanne Pas gensidig skal tillægges Gyldighed, ligegyldigt hvilket Lands Myndighed, der har udstedt dem.

Dette giver dog ingen Ret til at undgaa fornyet Visitation af det ene eller det andet Lands Kontrolmyndigheder. Passet udgør kun Bevis for, at Visitering har fundet Sted, og at alt er i Orden. Saa snart nogen Omstændighed kan give Anledning til Mistanke, kan en fornyet Undersøgelse foretages, uanset om Fartøjet er forsynet med Visiteringspas.

### Det svenske Fragtindex

Svenska Handelsbankens Fragtindex for Trampfragter, med 1935 som Basis = 100, viser en Stigning fra 125 i August til 289 i September, altsaa over 130 Procent.

I Forbindelse med Offentliggørelsen af dette Index gøres dog opmærksom paa, at Fragtmarkedet i September har været fuldstændig desorganiseret, hvorfor de Rater, paa hvilke Indextallet er opbygget, kun er omtrentlige. Stigningen har været for Kulfragter, nemlig over 200 Procent, og mindst for Træmasse, ca. 90 Procent. Kornfragterne er steget næsten 95 Procent og Træfragterne ca. 115 Procent.

### Nakskov Havn

I Nakskov Byraads Møde forleden forelaa Havnens Regnskab, som gav Anledning til forskellige bekymrede Udtalelser.

Borgmesteren forelagde Regnskabet, der viser et Driftsunderskud paa 115.898 Kr. Underskudet er 35.000 Kr. større, end man havde budgetteret. Det skyldes naturligvis, at der er gaaet færre Varer over Havnen. En hel Del af de Varer, der tidligere kom til Byen ad den Vej, holder nu deres Indtog pr. Lastbil — muligvis paa Grund af Storstrømsbroen.

Skibsmægler Rasmussen udtalte i den Anledning: Det er jo sørgeligt, at en Havn, der er i nogenlunde god Stilling, skal afslutte Aaret med et Underskud paa 116.000 Kr., som skal dækkes ved direkte Skatter. Naar det er Tilfældet, skyldes det selvfølgelig svigtende Trafik. Vi lever jo i Bilerens Tid, og naar vi yderligere er blevet velsignet med de tvivlsomme Goder, der hedder Broer, bliver det Bilerne, der lager Trafiken. Det er ikke blot dette, at Skatteborgerne kommer til at betale Havnens Underskud, men det paavirker ogsaa i høj Grad Arbejdssituationen, idet de Skibe, der kommer i Havn, giver Beskæftigelse til mange Mennesker og sætter en hel Del i Sving. Jeg vil henstille til Byens Borgere, at de overvejer at benytte Havnen, naar det kan gøres uden Udgift.

### Norsk Protest

Det blev forleden meddelt, at tyske Krigsskibe havde opbragt 8 Handelsskibe ved Øland og bragt dem til tysk Havn. Et af Skibene viser sig at være Dampskibet »Brott« af Oslo (2400 Tons dw.). Det gik fra Tallinn den 30. September og medførte en Last bestemt til amerikanske Modtagere.

Der er nu gennem Udenrigsministeriet taget Skridt til at protestere mod denne Opbringelse med Krav om hurtig Frigivelse. Skibet ligger i Swinemünde. Rederiet har transporteret lignende Laster fra samme Afskibere og Modtagere siden 1936.

### U.S.A. om Advarslerne til Skibsfarten

Udenrigsministeriet oplyser, at der siden Krigens Begyndelse er modtaget henved 40 Advarsler fra europæiske Nationer til Skibsfarten. Den sidste Advarsel kom fra

### Svensk Forslag om Afmærkning af Territorialgrænsen

For at undgaa eller i det mindste formindske Risikoen for, at svenske Handelsfartøjer opbringes, har Kommandørkaptajn N. Unnrus foreslaaet Handelsministeren, at Territorialgrænsen udtrykkes mellem Svenska Högarna (udfor Stockholms Skærgaard) og Nordkoster. Hertil skulde kun medgaa 85 kombinerede Lys- og Lydbøjer til ca. 450.000 Kr., og hvis Norge udlagde 42 Bøjer paa Strækningen Nordkoster—Stavanger, vilde den samlede Udgift ikke overstige ¼ Mill. Kr. Skibe med saa stort Dybgaende, at de ikke kan gaa indenfor Territorialgrænsen, kunde sendes i Ballast til andre Ruter mere eller mindre udenfor Krigszonerne eller dirigeres til eller fra Göteborg. For at tvinge Skibene til at gaa indenfor Territorialgrænsen, skulde Søforsikringen ikke medføre Udbetaling af Forsikringssummen i Tilfælde af Tab af Skib og Last udenfor denne Grænse.

Tyskland i Mandags og var rettet mod »en upassende Optræden« af amerikanske Skibe i Farvandene omkring England og Frankrig.

Frankrig har meddelt Udenrigsministeriet, at de franske Fyr o. l. er blevet sat ud af Virksomhed, og at intet udenlandsk Skib maa komme indenfor Trémilegrænsen uden særlig Tilladelse eller til en Afstand af mindre end 6 Mil fra en halv Snes nærmere betegne militære Havne. Frankrig har endvidere meddelt, at der er udlagt Miner udenfor Marseille.

England har givet Meddelelse om, at mange Fyr o. l. er blevet slukkede, og at der er blevet udlagt Miner i Strædet ved Dover, Firth of Forth, Helgolandsbugten og andet Steds. Paa Malta og i Marokko er der indført Restriktioner med Hensyn til at kaste Anker og nærme sig Kysten. Ægypten har lukket store Dele af sin Kyststrækning for Skibsfarten. Canada, Danmark og Letland har ligelides indført Restriktioner. Sovjetunionen har meddelt Udenrigsministeriet, at der er oprettet en forbudt Zone ved Indløbet til det hvide Hav, og at en Række Fyrtaarne i det hvide Hav er slukkede.

### De opbragte Skibe ved Øland

I et Telegram fra Stockholm meddelte den kommanderende Admiral i Sydkystens Marinedistrikt, at 8 svenske Handelsskibe var opbragt udfor Ølands Kyst.

Chefen for Marinen meddeler senere, at af de 8 Skibe, som blev opbragt udfor Ølands Kyst, var 5 finske, 2 estniske og et norsk. 4 af Skibene var trælastede.

Fra Marinedistriktets Side har man, foruden Kontroltjenesten af Territorialfarvandet, med Radio og Flyve-maskiner anmodet svenske Skibe om at holde sig indenfor Territorialgrænsen. Man mener, at de opbragte Skibe er blevet ført til en tysk Havn.

Den svenske Minister i Berlin har overfor den tyske Regering fremført den svenske Regerings Protest mod Opbringelsen af den lettiske Damp »Imanta« indenfor svensk Territorialfarvand.

### Kundgørelse

Handelsministeriet meddeler, at man har foranlediget foretaget en Kontrolafstrygning i den gravede Rende i Drogden i Juli/August d. A. Det afstrøgne Omraade omfatter Renden mellem 55° 35' 06" N. Br. og 55° 35' 26" N. Br., paa Vest-Siden til 10 m, paa Øst-Siden til 40 m fra Kanten og er afstrøget til en Dybde af 8,0 m ved daglig Vande, uden at nogen Hindring er paatruffet.

### Tavshed om Skibsfarten

Forretningsudvalget for De samvirkende Fagforbund har udsendt følgende Henvendelse til Offentligheden:

I den alvorlige og kritiske Tid vort Land nu gennemlever, modtager vi næsten daglig Meddelelser om ulykkelige Ilændelser for neutrale Skibe og Mandskab. Gennem et vidt forgrenet Efterretningssystem synes Agenter at skaffe sig Viden om Skibes Afgangstider, Ruter, Ladninger og Positioner.

Vi advarer derfor indtrængende imod at give nogen Art af saadanne Oplysninger til ikkekendte og uvedkommende Personer. Denne Advarsel gælder ikke mindst de Folk, der er beskæftiget ved eller i Tilknytning til Havn og Søfart.

Under Hensyn til den alvorlige Risiko for øgede Tab af Menneskeliv maa vi indskærpe danske Arbejdere, at enhver, der mener at iagttage mistænkelige Foreteelser i Havn eller paa Skib, har en ubetinget Pligt til straks at meddele sine Iagttagelser til rette Vedkommende.

Vi henstiller at følge de givne Anvisninger paa at hjælpe med til at haandhæve Loven af 2. September 1939, der forbyder offentlig og privat at give Meddelelser til (fortsættes Side 484).

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortsat fra Side 478.

ODENSE

SAXKJØBING

**CHR. CLEMMENSEN**INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**HOLGER KRISTIANSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING  
**SAXKJØBING**

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 802

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

SVENDBORG

**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsant.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Lloyd's Agent

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.Telegr.-Adr.:  
»Hude«.**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den uklare storpolitiske Situation, hvor man ikke ved, om det bærer mod Fred eller om Krigen vil blive fortsat, har naturligvis lagt en Dæmper paa Aktiviteten paa Fragtmarkederne. Faar vi nemlig Fred i en ikke alt for fjern Fremtid, er der jo ingen Tvivl om, at den Befragter, der i Dag slutter et Skib, meget let kan komme ud for et stort Tab, idet hans Varer, belastet som de vil være med den høje Fragt, han maa betale for Transporterne i Dag, højst sandsynligt vil være alt for dyre. Maximalraterne for britiske Skibe i de af den engelske Regering kontrollerede Trades er uforandrede fra vor sidste Beretning. Der har været ret livlig Forretning for den engelske Regerings Regning paa Basis af disse Rater. De øvrige oversøiske Markeder er nærmest noget svagere. Scrapjern fra U. S. Atlantic til Japan noterer nu kun \$11,50. Der begynder at komme enkelte Scrapplaster i Markedet fra U. S. Atlantic til U. K. Raten for disse ligger omkring 40/—.

Raterne for Korn fra Northern range til Skandinavien er ogsaa nedadgaende, og der kan i Dag næppe opnaas mere end 52 c. Fra Pacifickysten synes Scrapbefragtningerne til Japan at være gaaet i Staa. Grunden hertil er den, at det nu igen kniber med japanske Valutatilladelser, men man venter, at dette Forhold relativt hurtigt vil ændre sig. Iøvrigt er der sluttet en Del Baade for Korn fra Columbia River til Vladivostok for Oktober og tidlig November Lastning til \$9,50 per shortton. Der søges ligeledes Tonnage for Lumber saavel til Sydafrika som til Australien. Rateniveauet er uforandret. Fra British Columbia noteres intercoastal Lumber til \$16,—.

Østens Markeder er rolige. Soyabønner indikerer nominelt \$17,— til skandinavisk Havn, men der bliver næppe noget at gøre i denne Trade før i Slutnin-

gen af indeværende Maaned. Fra Philippinerne er sluttet forskellige Baade saavel for Copra som for Kager til Skandinavien. Raterne har ligget omkring \$13,— paa Dødvægt Basis. Der rapporteres ligeledes sluttet et temmelig stort Kvantum Sukker fra Philippinerne til U. S. Atlantic og Gulf. Raten for disse Afslutninger har svinget mellem \$11,— og \$12,—.

Fra Kolsichang er der igen sluttet Tonnage for Ris til Vestindien til \$12,50, hvilket kan gentages.

Fra Java har der været ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker saavel til Indien som til Middelhavet/Holland. Der kan antagelig betales 70/— til Marseilles eller Genoa.

Paa de indiske Markeder er Forholdene i det store og hele uforandret hvad angaar hjemgaaende Forretning. Salt fra Navlakhi til Japan betaler 40/—.

Forholdene paa de europæiske Markeder er uforandrede. Den neutrale Tonnage interesserer sig hovedsagelig for Kul og Koks fra England til Skandinavien. Raterne for disse Laster er uforandrede. Iøvrigt gør Usikkerheden med Hensyn til Kontrabandspørgsmaalet sig stærkt gældende, idet som bekendt flere Skibe, som har sejlet med Træ fra Østersøen til England, er blevet opbragt af Tyskerne.

Paa Timechartermarkedet har Efterspørgslen været noget ringere, men vi vil dog stadig vurdere moderne Dieselskib til at være omkring \$3,— værd for korte Perioder. Befragterne synes i Øjeblikket ikke at interessere sig for længere Perioder.

I Vestindiafarten er Aktiviteten aftagende. I Øjeblikket er det overordentlig vanskeligt at placere Tonnage, og som Følge heraf er Rateniveauet nedadgaende. Vi vil mene, at 3000 Tonnere i Dag kun er ca. \$2,80 værd.

uvedkommende om saavel danske som fremmede Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger. Enhver vil forstaa, at denne Lovs omhyggelige og strenge Overholdelse er af den yderste Vigtighed for Land og Folk.

### Gribende Mindehøjtid

Søndag Aften samledes i Luther-Kirken Hundreder af Mennesker for ved en dybt gribende Højtidelighed at mindes Krigens første Døde blandt vore Sømænd: de 11 Mand fra Dampeneren »Vendia« og de 4 Mand fra Skagen-Kutteren »Nordstjernen«. Deltagerne i Mindegudstjenesten var overvejende Søens Folk og deres Paarørende: Mænd, der under sidste Krig stred den neutrale Skibsfarts haarde Dyst, og Kvinder — Mødre, Koner og Kærestes til Søfolk, der nu sejler ude i Farezonerne.

Paa forreste Række sad Slægtninge af de 11 Mand, der mistede Livet om Bord paa »Vendia« og tæt ved Damprens Reder, Direktør Valdemar Steen Christensen og Fru.

Den københavnske Søndagspræst, Pastor Eilschou-Holm forrettede Gudstjenesten og søgte at samle nogle Trøstens Ord til de haardtramte Mennesker.

Man indledede med at synge »Herre, vor Gud, som af Kærlighed . . .«, en Sang, der er skrevet af den norske Skibsfører Marcus Moe. Præsten gik ud fra Ordene i den gamle Pagt: »Om du ogsaa maa gaa gennem Vandene, saa er jeg dog med dig.«

Pastor Eilschou-Holm sagde: — Mørke Skygger samler sig om denne Aarets første Søndagsgudstjeneste, og alvorlige mødes vi under en sort Himmel. Vore Tanker gaar ud til Vennerne paa Skibene, hvor Søens Folk staar overfor Alvoren.

Præsten omtalte, hvorledes Livet om Bord paa Skibene maa gaa sin normale Gang og fortsatte:

— Damperen »Vendia« gik sin støtte Kurs i Ballast mod engelsk Havn. Der var ingen Grund til Ængstelse, men saa lød pludselig et Skud agten for Skibet og kort efter et øredøvende Brag. Torpedoen havde ramt et af de mest saarbare Steder paa Skibet, og 11 danske Sømænd blev Ofrene. Det er blodigt Vanvid i Tider, hvor man havde sat sit Haab til Kulturen i Fremskridtet, men Gud hører Raabet ude fra Havene.

Medens hele Forsamlingen rejste sig, oplæste Pastor Eilschou-Holm Navnene paa de dræbte Søfolk: de fire fra »Nordstjernen« og de elleve fra »Vendia«.

— Vi vil, sluttede Præsten, ære deres Minde iblandt os. Vi siger Gud Tak for disse Mænds Gerning for Hjem og Fædreland. Vi beder Gud lyse sin Fred over de haardt-ramte Hjem.

Efter Pastor Eilschou-Holms Tale, der gjorde et stærkt Indtryk, sang Forsamlingen »Nærmere, Gud til dig« — den Salme, der blev verdensberømt ved »Titanic«s Undergang, og dermed havde den gribende Højtidelighed Ende.

### Ny Linie til Randstaterne

Som Følge af den stærkt forøgede Trafik mellem Randstaterne og Danmark har det lettiske Statsrederi »Apvienota Kugnicibas, Akts.« aabnet en ny Linie mellem Riga og København.

Linien udføres foreløbig med den lettiske Damper »Bartava« paa 1200 Tons dw., der i Fredags ankom hertil med en fuld Last Stykgods fra Riga og afgik herfra i Tirsdags med Stykgods direkte til Riga. — Det er Meningen at opretholde regelmæssig Afsejling hver 14. Dag i hver Retning.

Generalagenturet for Danmark er overdraget Firmaet Tuxen & Hagemann, der i Forvejen bl. a. repræsenterer Tallinn-Linien samt Linierne paa Rotterdam og Antwerpen.

### Hollands Batavia Rute

»Stoomvaart Maatschaapij Nederland«, der er et af de største hollandske Rederier, og hvis Skibe gaar i Fart mellem Amsterdam og Batavia, meddeler, at den store Ostindien-Damper »Marnix van St. Aldegonde« ikke vil sejle til Amsterdam fra Batavia, men allerede stoppe op i Lissabon, og derfra atter afgaa til Batavia.

Befordringen af Passagerer og Fragt fra Lissabon til Amsterdam vil blive foretaget med en gammel Ostindien-Damper »Coen«, der efter den oprindelige Bestemmelse skulde have været oplagt.

### Den svenske Damper »Gun«s Torpedering

Kaptajnen paa den i Nordsøen sænkede Damper »Gun« af Gøteborg, J. M. Persson har i Forhøret givet en dramatisk Skildring af det hændte.

Kaptajn Persson blev beordret til sammen med 2 Mand at komme om Bord paa U-Baaden. U-Baadskaptajnen kastede blot et flygtigt Blik paa Skibspapirerne og nægtede at gaa nærmere ind paa dem, men erklærede, at »Gun« skulde sænkes.

En tysk Officer gik med 3 Mand om Bord paa »Gun« for at sænke Fartøjet med en Sprængladning. »Gun«s Besætning var imidlertid gaaet i de to Redningsbaade. Sprængladningen antændtes, og Bundventilerne aabnedes. Medens dette skete, viste sig imidlertid en engelsk U-

Baad, som gik til Angreb mod den tyske, der straks dykkede og blev liggende lige under Vandfladen. Hele Lørdag Nat var Kaptajn Persson sammen med de to Mand af Besætningen om Bord i U-Baaden. Fra sin neddykkede Stilling affyrede den tre Torpedeer, og efter den tyske Kaptajns Opgivende skulde den engelske U-baad være blevet sænket.

De Tyskere, som satles om Bord paa »Gun« for at sænke den, kunde ikke komme over til U-Baaden, inden den dykkede. De maatte derfor tilbringe Natten i en af de svenske Redningsbaade. Den engelske U-baad, som ankom til Stedet, var i Nærheden af en af Redningsbaadene, og Kaptajn Persson formoder, at den har undladt at angribe den tyske U-Baad med Dybvandsbomber, efter at Chefen var blevet underrettet om, at der var 3 Svenskere om Bord.

Søndag Morgen blev »Gun«s Besætning og de fire Tyskere bjerget af et dansk Fartøj. Ved 6-Tiden om Morgenen kom den tyske U-Baad i Forbindelse med den danske Damper. Fra denne satles en Baad ud, som førte Tyskerne tilbage til U-Baaden og tog Kaptajn Persson og de to Mand med tilbage.

Kaptajnen paa den tyske U-Baad fortalte Kaptajn Persson, at han tidligere havde sænket den danske Damper »Vendia«. Han paastod, at det danske Fartøj vilde være U-Baaden, og at dette var Aarsagen til, at han torpederede den. Han vilde ogsaa gøre gældende, at »Gun« havde til Hensigt at være U-Baaden, hvad Kaptajn Persson naturligvis bestemte bestred.

Da man forlod Stedet for Sænkningen kunde man endnu se Forstavnen stikke op over Vandet.

I Anledning af den tyske U-Baadskaptajns af Kaptajn Persson refererede Udtalelse om, at »Vendia« forsøgte at være U-Baaden, erklærer Ritzaus Bureau, at der er Grund til at understrege, at den samme U-Baadskaptajn ogsaa har erklæret over for den svenske Kaptajn, at »Gun« forsøgte at være ham.

Der er ingen Grund til yderligere at kommentere denne Kendsgerning, der taler for sig selv. Derimod maa der naturligvis gøres kraftig Indsigelse mod de fra tysk Side fremsatte Beskyldninger mod Kaptajnen paa »Vendia«.

### »Korsholm« frigivet

Undersøgelsen af Svensk-Amerika-Mexico Liniens Skib »Korsholm«, der af et tysk Marinefartøj førtes til Swinemünde, blev foretaget paa en Dag, og Skibet har nu fortsat sin Rejse.

### Damperen »Kvernås« opbragt

Skibsfreder Mørland, Arendal, har fra Kiel faaet Telefonmelding om, at Dampskibet »Kvernås« er bragt dertil af en tysk Krydser. Skibet var paa Rejse fra Sverige til Holland med Papirmasse.

### Græsk Damper sænket

En tysk Undervandsbaad har Natten til Onsdag udført Landsnet sænket en græsk Damper, hvis Navn opgives som »Diamantis«, og landsat de overlevende ved Ventry Bugten i Grevskabet Kerry i Irland. Irske Kystvagter saa Undervandsbaaden dukke op, men naede ikke at tilbageholde den. De overlevende havde opholdt sig ombord i Undervandsbaaden i 36 Timer, og de erklærer, at de blev behandlet med Høflighed. 6 af dem maatte efter Landsættelsen bringes paa Hospitalet, men ingen af dem fejler noget alvorligt.

Senere meddeles, at hele Besætningen, 28 Mand, blev reddet. Den græske Dampers Kaptajn erklærer, at Undervandsbaaden gav hans Skib Varsel, inden det blev skudt i Sænk.

### Den nordiske Søfolks-Konference

Paa den interskandinaviske Konference af Søfolk i Oslo blev det fastslaaet, at de skandinaviske Søfolk har vist deres gode Vilje til at sejle under den nuværende vanskelige Situation og at gøre deres til at fastslaa deres Landes neutrale Holdning ved at sejle til saavel neutrale som krigsførende Lande.

Der vedtoges en Udtalelse, hvori de skandinaviske Søfolk under Henviisning til »Vendia«s Torpedering uden Varsel og til Sænkninger og Opbringelse af en Række neutrale Fartøjer kræver human Behandling under Udøvelse af deres farlige Erhverv.

I Resolutionen protesteres mod »Vendia«s Affæren, og det henstilles til de respektive Landes Myndigheder at foretage effektive Skridt for at sikre de søfarendes Liv og Helbred, og det hedder til Slutning: De skandinaviske Søndagsorganisationer vil nu mere end tidligere fortsætte et intimt Samarbejde i alle Spørgsmaal af fælles Interesse og optræde ensartet i Sager vedrørende Løn- og Arbejdsforhold.

### Lodsvæsenet

I Folketingets Møde forleden kom det i Landstinget Dagen i Forvejen ved tre Behandlinger vedtagne Forslag om midlertidige Ændringer i Lodsløven til Behandling, og i Løbet af Dagen blev Forslaget vedtaget ved tre Behandlinger og er dermed færdigt fra Rigsdagen.

### Letland opretter en Fragtcentral

En den 22. September offentliggjort lettisk Forordning vedrørende Fragtregulering indeholder bl. a. følgende Bestemmelser:

1. Med det Formaal at sikre al søværts Import og Eksport og udligne Fragtudgifterne og Risikoen beordres alle Importører og Eksportører, hvis Varer i Løbet af de næste tre Maaneder skal befordres søværts, til at anmelde Fragterne i Kommanditselskabet »Krawu zentrs« (»Fragtcentralen«).

2. Det paalægges nævnte Kommanditselskab at sørge for den rettidige søværts Befordring, hvorved først og fremmest Letlands Handelsskibe skal udnyttes.

3. I Tilfælde af Uoverensstemmelser med Hensyn til Størrelsen af Befordringsomkostningerne paa Skibe, der efter Finansministeriets Bestemmelse er overtaget til bestemte Rejser, afgøres Sagen endeligt af en dertil nedsat Kommission.

### Hotelskib slaaet til Vrag

Hotelskibet »Chancen«, der tidligere har været stationeret ved Masnedø, blev fornylig solgt til København. Under Transporten her til løb »Chancen« paa Grund i Bøgestrømmen og slaaet i Stykker af Stormen.

Under Ledelse af Poliassistent Gerdrup, Præste, og den lokale Strandfoged har Mandskabet begyndt at bjærge, hvad der kan reddes fra Vraget.

### Amerikansk Sikkerhedszone

Efterretningsministeriet meddeler: De paa den pan-amerikanske Konference truffne Beslutninger er Genstand for stor Opmærksomhed i London. Ordlyden af Forslaget om det saakaldte Sikkerhedsbælte er endnu ikke indløbet til London, men den første Reaktion i Kredse, der kan betragtes som velunderrettede, er, at England sandsynligvis vil gøre alt for at hjælpe Amerikanerne til at naa deres Maal. Antallet af de Skibe, som kræves til at sikre de neutrale Zoner, som angives i nogle Bladmeddelelser, vil være uhyre. Man er derfor tilbøjelig til at afvente en fuldstændig Beretning om Konferencens Drøftelser, der har været holdt for lukkede Døre, og som menes at omfatte Adgangen til engelske Havne og Territorialfarvande indenfor den neutrale Zone.

### Tabet af britisk Tonnage

Autoritative Kredse i London meddeler, at Efterretningsministeriet opgiver Tabet af engelsk Tonnage til Søs som Følge af fjendtlig Virksomhed i sidste Uge til kun 876 Tons. I de foregaaende 4 Uger var Tabene 65,000, 64,000, 21,000 og 9,000 Tons.

### Norsk Damper minesprængt i Singapores Havn

Den norske Damper »Hoegh Transporter«, 4,914 Tons, er stødt paa en Mine i Minefeltet ved Indløbet til Havnen i Singapore og sunket. Besætningen blev reddet. 9 Mand maatte indlægges paa Hospital.

Ulykken skyldtes, at Damperen ikke adlød Signalerne, men sejlede ind i Minefeltet til Trods for alle Patrouillebaadens Anstrengelser for at standse den. Damperen var paa Rejse fra Saigon til Bombay.

Der fandt 3 Eksplosioner Sted, og Skibet sank i Løbet af 2½ Time.

### Opbrugte Skibe

Den svenske Marineledelse kunde efter en foretagen Undersøgelse meddele, at de svenske Dampskibe »Vera«, »Virginia« og »Mercia« i Mandags er opbrugt paa internationalt Farvand, ca. 12 Distanceminutter syd for Hangø. »Virginia« er paa 2,160 Nettotons, de to andre Skibe paa ca. 950 Tons.

Foruden de nævnte af Tyskerne opbrugte svenske Skibe er yderligere to skaanske Skibe, »Karin« af Jonstorp og »Eriksborg« af Landskrona blevet opbrugt af tyske Søstridskræfter. »Karin« maaler 1,062 Nettotons og var paa Rejse til Holland med Trælast. Den blev opbrugt i Øresund og indbragtes til Kiel. »Eriksborg«, som er paa 1,017 Nettotons, var paa Rejse til Holland med Trælast, da den i Kattegat blev prajet af Tyskerne og ført til Kiel.

Af de omtalte Skibe var »Vera« paa Vej fra Finland til Holland med Træ, og »Virginia« var paa Vej fra Norge til Nordamerika med Træmasse. »Mercia« havde ligeledes Træmasse ombord, men dets Bestemmelsessted var ukendt.

### Aarsberetning

Danske Navigatorers Bibliotek, der traadte i Virksomhed 12. Juli 1919, har udsendt en Aarsberetning for 1938 —39, hvori det hedder, at Biblioteket nu raader over en Bogsamling paa 10.500 Bind. Der er i Aarets Løb tilgaaet Biblioteket 201 nye Bind.

Udvekslingen af Bøger til og fra Skibe, Depoter og personlige Laantagere har i det forløbne Aar udgjort 24.180 Bind mod forrige Aar 23.381 Bind. Udlaanet har endog været noget større end ovenfor angivet, da man endnu ikke har modtaget Oplysninger om Udlaanet fra Buenos Aires og Vancouver, og desuden har der fra Marstal fundet en Del Udlaan Sted. Direkte fra Hovedbiblioteket i København er udlaant 16.101 Bøger til 614 Skibe, 7392 til enkelte Personer og til Depoter i Indland og Udland over 700 Bøger. Af Udlaanet var 3700 Bind Faglitteratur og oplysende Litteratur omfattende Navigation, Sømandskab, Skibsbygning, Meteorologi, Hydrografi, Geografi og Naturvidenskab, Samfundskundskab, Historie, Religion, Sprog, Levnedbeskrivelser og Rejser.

Samarbejdet med Konsul Lauritzen er i Aar udvidet, og hans Skibe har nu 947 Bind om Bord. Med Dampskibsselskabet Dansk-Fransk er der truffet en lignende Ordning, og der findes nu 362 Bind om Bord i dette Selskabs Skibe.

Ud over den Adgang til Bibliotekets Bøger, Skibenes menige Besætninger har haft, er der til disse skænket 203 Bøger. Ved Udlaan til Skibe og der i Aarets Løb gaaet 19 Bøger tabt.

Bibliotekets Hovedsæde er i København, hvor fhv. Skihfører E. Juel-Hansen leder den daglige Drift under Formandens Tilsyn, medens i Korsør Havnemester Hjort Jensen, i Helsingør Havnemester E. Skotte, i Aalborg Forvalter G. Nielsen, i Esbjerg Forvalter M. C. Thygesen, i Marstal Kaptajn M. Jensen, i Buenos Aires Carlos O. Cronfelt, i Antwerpen Tybjerg & Co. og i Vancouver Pastor Clemens-Sørensen venligst har paataget sig Udlaanet. Alle disse Mænd fortjener stor Tak for det Arbejde, de saaledes har ydet Biblioteket.

Bogsamlingen er forsikret i Forsikringselskabet »National« for 20.000 Kr.

Danske Navigatorers Bibliotek er Medlem af Danmarks Biblioteksforening og har i Aar ligesom tidligere modtaget et Statstilskud paa 1400 Kr. Biblioteket støttes endvidere med Bidrag fra Foreningen til Søfartens Fremme, de nautiske Foreninger (Københavns Skipperforening, Dansk Styrmandsforening, Den alm. Danske Skihførerforening), Dansk Dampskibsrederforening, Skrikes Stiftelse og har ogsaa i Aar modtaget en Gave fra Skibsreder Knud Lauritzen paa 500 Kr. Foruden de aarlige Bidrag fra de nautiske Foreninger yder disse Biblioteket frit Brændsel og Lokaler til en meget ringe Husleje.

Bestyrelsen ønsker at udtale sin bedste Tak til enhver, der har støttet Biblioteket i Arbejdet for at bringe god Læsning ud til de Søførende.

### Engelsk Damper sænket

Efterretningsministeriet meddeler: Den engelske Damper »Glenfarg«, 876 Tons, er blevet sænket af en Undervandsbaad. En Mand af Besætningen blev dræbt, de øvrige blev taget op af en Damper.

## PERSONALIA

### 60 Aar

Lods ved Københavns Lodsvæsen Anton Cortsen fyldte Fredag 60 Aar. Lods Cortsen kom til Søs som 16-aarig med Krydstoldsvæsenet, og derefter sejlede han en Tid lang med Sejlskibene. I 1910 afsluttede han sin Navigationsskole og kom derefter ud med H. C. Christensens Marstal-Skibe. I 1903 blev han Lods-Aspirant i København og Aaret efter fast Lods.

### 25 Aars Jubilæum

Maskinchef i Østasiatisk Kompagni Hans L. Bang kunde Lørdag fejre sin 25 Aarsdag for sin Ansættelse i Kompagniet.

Bang gør for Tiden Tjeneste paa m.s. »Java«, med hvilket han i Øjeblikket er paa Rejse.

### Ordensdekoration

Ridderkorset af 1. Klasse af Finlands hvide Rose Orden: Skibsreder T. C. Christensen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



Hovedoplag for Danmark

**Th. Møller**

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 • TELE. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olie - H &amp; W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug

**Holzappel's  
International**

Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:  
Finkco**ROTTERDAH**Telephones:  
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V A S A (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 11. Oktober 1939.

Nr. 46.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan toges paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## Danmark.

### 2993. Fakse Bugt. Drivende Miner. Advarsel.

Da der er rapporteret adskillige drivende Miner i *Fakse Bugt*, ved *Indløbet til Bogestrommen* og *N. for Møn* tilraades det de søfarende at holde skærpet *Udkig* i disse *Farvande* og særligt, naar *Vinde mellem Nord over Øst til Syd* er fremherskende.

### I. Østersøen.

#### 2994. (T). Østersøen. S.-lige Indgang til Store-Bælt. Kels Nor E. t. S. Lystønde udlagt.

(N. f. s. Nr. 42/4006. Berlin 1939).

En sortmalet Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>, er udlagt paa 54° 43' (06") N. 10° 48' (16") E., 3 Sm 105° fra *Kels Nor Fyr*.

(Kort Nr. 142, 140, 185, 126 og 180.)

#### 2995. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Oplysning om Havnefyr.

Det røde, faste Fyr paa *SE.-lige Inderhavns NW.-lige Molehoved* vil indtil videre være slukket, undtagen naar *Skibe ventes*.

c. 54° 39' N. 11° 21' E.

#### 2996. Østersøen. Stevns ESE. Vrag afmærket.

E. f. S. Nr. 45/2920 1939 annulleres og erstattes med:

Vraget af 4-mastet, *finsk* Skonnert „*Baltic*“, hvorfra *Masterne* rager c. 2 m over *Vandet*, ligger sunket paa 55° 15' (42") N. 12° 35' (12") E., c. 4,7 Sm 112° fra *Stevns Fyr*. En *Vragvager* med 1 grønt Flag og en *Vraglystønde*, der viser grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt henholdsvis 30 og 100 m *WSW.* for *Vraget*.

(Kort Nr. 130, 187, 126 og 180.)

2997. Danmark. Bornholm. Hasle Havn atter aaben for Trafik. Havnefyrtændt. *Hasle Havn* er atter aaben for Trafik. Den uddybede Sejlrende fra Havnemundingen gennem Yderhavnen til Mellemhavnen har en mindste Vanddybde af 4,1 m, ligesom ogsaa Vanddybden i de to Havnebassiner (Inderhavnen og Mellemhavnen) er 4,4 m. Havnefyret er atter tændt.  
c. 55° 11',2 N. 14° 42',4 E.  
(E. f. S. Nr. 14/1023 1939.)
2998. Sverige S.-Kyst. Hörvik. Stormvarselsstation nedlagt.  
(U. f. s. Nr. 42/2727. Stockholm 1939.)  
Stormvarselsstationen ved *Hörvik* (Opslagstavle) er permanent nedlagt.  
c. 56° 02',5 N. 14° 46',3 E.
2999. Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamn Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 42/2665. Stockholm 1939.)  
*Sandhamn Fyr* paa c. 59° 17',4 N. 18° 55',1 E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 30<sup>s</sup>, Lys 27,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 11 Sm for samtlige Lys og 9 Sm for rødt, uforstærket Lys. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra 294½° til 304½°. 3. Rødt i Pej. fra 307° til 315°.  
2. Hvidt i — - 304½° - 307°. 4. Rødt, uforst. i Pej. fra 108° til 119°. Fyret er ubevogtet.  
(E. f. S. Nr. 42/2760 1939.)
3000. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 42/2664. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Västra Banken* paa c. 60° 54' N. 17° 56' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 30/2204 1939.)
3001. Letland. Riga Bugt. Daugavgriva. Radiofyr og Taagesignal atter i Virksomhed.  
(N. f. S. Nr. 42/4099. Berlin 1939.)  
*Daugavgriva* Radiofyr og Taagesignalet paa Yderenden af W.-Molen er atter i Virksomhed.  
Radiofyret: c. 57° 03',7 N. 24° 01',3 E.  
(E. f. S. Nr. 45/2928 1939.)
3002. Letland. Riga Bugt. Kolkasrags. Radiofyr atter i Virksomhed.  
(N. f. S. Nr. 42/4100. Berlin 1939.)  
*Kolkasrags* Radiofyr paa c. 57° 48',2 N. 22° 38',0 E. er atter i Virksomhed. Radiofyret kan paa Grund af nogle Udbedringsarbejder midlertidig være ude af Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 45/2929 1939.)
3003. (T). Tyskland. Kieler Bugt. Gabelsflach ESE. Undervandshindring.  
(N. f. S. Nr. 42/4005. Berlin 1939.)  
En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 54° 30',2 N. 10° 27',8 E.

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

3004. (T). Sverige. Sundet. Lillgrundsrännan. Sømærke flyttet.  
(U. f. s. Nr. 42/2876. Stockholm 1939.)  
Den sorte Stage med 1 Ballon SE. for *Östra Lillgrund* er flyttet c. 350 m i Retningen 120° til 55° 30',16 N. 12° 48',10 E.  
(Kort Nr. 132, 130, 126 og 180.)



- 3005. (T). Sverige. Sundet. Bredgrund W. Sømærker flyttet.**  
(U.f. s. Nr. 42/2675. Stookholm 1939.)  
Nedennævnte Sømærker er flyttet, som følger:
- Den røde Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost W. for *Viragogrund* til  $55^{\circ} 27'_{,61}$  N.  $12^{\circ} 45'_{,00}$  E.
  - Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon NW. for *Grunden Ramsan* til  $55^{\circ} 28'_{,41}$  N.  $12^{\circ} 45'_{,55}$  E.  
(Kort Nr. 132, 130, 126 og 180.)
- 3006. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrømmen. Oplysning om Vrag.**  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/2933 1939 meddeles, at det deri omtalte Vrag af en Restaurationspram er drevet c. 80 m WNW. efter og nu ligger i 2 m Vand. Taget er til Dels forsvundet, og Resterne af Vraget rager c. 1 m over Vandet. Vragvageren, der nu ligger c. 90 m ESE. for Vraget, vil snarest blive anbragt tæt N. for Vraget.  
(E. f. S. Nr. 45/2933 1939.)
- 3007. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Klokketønder genudlagt.**  
Nedennævnte Klokketønder er atter udlagt paa Station:  
*Middelgrund* (c.  $55^{\circ} 01' N.$   $10^{\circ} 41' E.$ ), *Stenodde*, *Rudkøbing Lob N.*, *Rudkøbing S.*, *Strynø S.* og *Hovvig*.  
(E. f. S. Nr. 35/2588 1939.)
- 3008. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev. Lystønde udlagt.**  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/2936 1939 meddeles, at den deri omtalte rødmaalede Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $7\frac{1}{2}^s$ , er udlagt i  $13,7$  m Vand c. 85 m SE. for Klokketønden *Pøls Rev*, som er beliggende paa c.  $54^{\circ} 51'_{,3}$  N.  $10^{\circ} 06'_{,0}$  E.  
(Kort Nr. 154, 170, 152, 150, 185, 126, 180 og Kort C.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3009. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib ENE. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**  
*Svensk Damper Hedda*, hvis største Dybgaende var c. 6,3 m, rapporterer den 14. September d. A. at have tøret en Undervandshindring, sandsynligvis et Vrag, c. 1 Sm ENE.  $\frac{1}{4}$  N. for *Schultz's Grund Fyrskib*. — Stedet er forgæves eftersøgt.  
*Fyrskibet Schultz's Grund*: c.  $56^{\circ} 09' N.$   $11^{\circ} 11' E.$
- 3010. (P). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyrbelysning og Taagesignal forandres. Nyt Taagesignal oprettes.**  
Den 25. Oktober d. A. eller snarest derefter sker følgende Forandringer i Fyrbelysningen og Taagesignalerne ved *Aarhus Havn*:
- Taagesignalet paa *Østre Møllearms Hoved* paa  $56^{\circ} 09' 40'' N.$   $10^{\circ} 14' 07'' E.$  forandres fra Et-Stød hver  $30^s$  til To-Stød hver  $30^s$ .
  - Det hvide, røde og grønne, faste Fyr paa NE.-Enden af *Pier II* forandres saaledes, at det kommer til at lyse, som følger:
    - Hvidt i Pej. fra  $55^{\circ}$  til  $157^{\circ}$ .
    - Grønt i — -  $157^{\circ}$  -  $295^{\circ}$ .
    - Rødt i Pej. fra  $295^{\circ}$  til  $55^{\circ}$ .
  - Det røde og grønne, faste Fyr paa *Lystbaadehavns E.-Moles Hoved* paa  $56^{\circ} 10' (03'') N.$   $10^{\circ} 13' (41'') E.$  forandres saaledes, at det kommer til at lyse, som følger:
    - Grønt i Pej. fra  $360^{\circ}$  til  $120^{\circ}$ .
    - Rødt i Pej. fra  $120^{\circ}$  til  $326^{\circ}$ .
 Graat Taarn med rød og grøn, vandret Stribe.
  - Ved det i (3) nævnte Fyr oprettes et nyt Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver  $1^m$ .  
(Kort Nr. 103 og 112. Havnelods, Side 31 og 33. Fyr, For. Nr. 173, 181 og 183.)

**3011. Danmark. Kattegat. Frederikshavn Lødefyr. Bagfyr forstærket.**

Bagfyret paa S.-lige Indermole paa  $57^{\circ} 26' 07''$  N.  $10^{\circ} 32' 54''$  E. er forstærket saaledes, at Fyrets Lysevne er  $11,4$  Sm og Synsviddens  $10,5$  Sm. Fyrkarakteren er uforandret rødt Et-Blink hver  $1,5^s$ . Fyret, der er overet med Forfyret i Pejling  $302^{\circ}$ , lyser i Pejlinger fra c.  $297\frac{1}{2}^{\circ}$  til c.  $306\frac{1}{2}^{\circ}$ .

(Fyr-Fort. Nr. 104 a.)

**3012. (T). Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Brobygningsarbejder. Advarsel.**

I den nærmeste Tid paabegyndes Funderingen af *Aggersundbroens* to Strømpiller og den S. for disse liggende Mellempille. Der vil være udlagt Rambuk og Flaader mellem Pladsen for den N.-lige Strømpille og *Aggersund S.*, hvorfor al Sejlads henvises til at foregaa N. om det udlagte Materiel, der vil blive afmærket efter de for Uddybningsmaskiner o. l. gældende Regler.

$56^{\circ} 59'$  ( $57''$ ) N.  $9^{\circ} 17'$  ( $48''$ ) E.

(E. f. S. Nr. 38/2639 1939. Kort Nr. 104.)

**3013. Sverige. Skagerrak. Tjurholmen N. Nyt Sømærke udlagt.**

(U. f. s. Nr. 42/2678. Stockholm 1939.)

En sort Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon er udlagt paa  $58^{\circ} 59',_{26}$  N.  $11^{\circ} 06',_{10}$  E., E. for en 3 m Grund.

(Kort Nr. 92.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**3014. (T). Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland.**

(B. a. Z. Nr. 231/2974. 's-Gravenhage 1939.)

Allé Skibe, ogsaa Fiskerfartøjer, der ønsker at løbe ind i *Nieuwe Waterweg* til *Rotterdam*, skal melde sig til Undersøgelsesfartøjet uden for og der faa de nødvendige Anvisninger.

**3015. Holland. Zeegat van Vlissingen. Undersøgessignal.**

(B. a. Z. Nr. 230/2961. 's-Gravenhage 1939.)

For at undgaa Forsinkelse af Undersøgelsen i *Oostgat* og *Wielingen* tilraades det ved Indsejlingen til disse Farvande at holde 2 røde og 2 hvide Lanterner i Beredskab.

**3016. Holland. Noord Hinder Fyrskib. Oplysning om nøjagtig Plads.**

(B. a. Z. Nr. 231/2975. 's-Gravenhage 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/2946 1939 meddeles, at det midlertidige Fyrskib *Noord Hinder* er udlagt paa  $51^{\circ} 55' 00''$  N.  $2^{\circ} 41' 00''$  E. Stationstønden ligger 500 m NE. for Fyrskibets Plads.

(E. f. S. Nr. 45/2946 1938. Kort Nr. 91.)

**3017. Belgien. Antwerpen Red. Vrag afmærket.**

(B. a. Z. Nr. 231/2981. 's-Gravenhage 1939.)

En Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver  $10^s$ , Lys  $7^s$ , Mørke  $3^s$ , er udlagt paa  $51^{\circ} 13' 54''$  N.  $4^{\circ} 23' 50''$  E., i Nærheden af Vraget af en sunket Lægter.

**3018. England. Aldeburgh Napes. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 2105. London 1939.)

E. f. S. Nr. 44/2898 1939 annulleres og erstattes med:

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $52^{\circ} 12'$  N.  $1^{\circ} 42'$  E.,  $8,_{15}$  Sm  $37^{\circ}$  fra *Orfordness* Fyr. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $5^s$ , er udlagt c.  $0,_{2}$  Sm  $0^{\circ}$ , og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $10^s$ , er udlagt c.  $0,_{2}$  Sm  $180^{\circ}$  fra Vraget.

- 3019. England. Teos Bugt. Vrag afmærket. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 2107. London 1939.)  
 E. f. S. Nr. 28/2080 1939 annulleres og erstattes med:  
 1. Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa  $54^{\circ} 38' 38''$  N.  $1^{\circ} 03' 26''$  W. En grøn Vragtønde er udlagt c. 120 m  $90^{\circ}$  fra Vraget.  
 2. Den røde Sektor i *South Gare* Fyr paa c.  $54^{\circ} 39'$  N.  $1^{\circ} 08'$  W. er blevet udvidet til at vise over det i (1.) omtalte Vrag. Fyret lyser nu, som følger:  
 a. Hvidt i Pejll, fra  $20^{\circ}$  til  $274^{\circ}$ . b. Rødt i Pejll, fra  $274^{\circ}$  til  $357^{\circ}$ .

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 3020. (T). Frankrig. Cherbourg. Adgangsbestemmelser.**  
 (A. a. N. Nr. 35/2285. Paris 1939.)  
 E. f. S. Nr. 28/2083 1939 annulleres og erstattes med:  
 Der hersker Lodstvang i *Passe Ouest*.  
 Besejling af de øvrige Løb er forbudt.  
 c.  $49^{\circ} 40'$  N.  $1^{\circ} 39'$  W.
- 3021. Frankrig. Les Minquies. Bouée des Sauvages forandret.**  
 (A. a. N. Nr. 35/2289. Paris 1939.)  
 Lystønden *Bouée des Sauvages* paa c.  $48^{\circ} 53',5$  N.  $2^{\circ} 00',5$  W. er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mærke  $2^s$ .  
 (E. f. S. Nr. 28/2084 1939.)
- 3022. Frankrig. Lanneres Bugt. Pontrieux Floden. Rocher Men—Grenn Fyr tændt.**  
 (A. a. N. Nr. 35/2287. Paris 1939.)  
 Paa  $48^{\circ} 51',3$  N.  $3^{\circ} 04'$  W. er tændt et nyt Fyr, *Rocher Men—Grenn Fyr*, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 4 Sm. Rødmalet Taarn. Fyret er ubevogtet.  
 (E. f. S. Nr. 33/2444 1939.)
- 3023. (T). Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.**  
 (N. t. M. Nr. 2109. London 1939.)  
 E. f. S. Nr. 35/2605 1939 annulleres og erstattes med:  
 Undervandshindringer er udlagt fra *Cloch Point* Fyr paa c.  $55^{\circ} 56'$  N.  $4^{\circ} 52'$  W. i Retningen  $281^{\circ}$  til *Dunoon Mole* paa den modsatte Kyst.  
 Gennemsejlingsaabningen er afmærket, som følger:  
 Paa W.-Siden med en sort Fyrbaad (a), der viser rødt Et-Blink hver  $6^s$ , og som Taagesignal giver Et-Knald c. hver  $30^s$ . Fyrbaaden er udlagt  $0,9$  Sm  $279^{\circ}$  fra *Cloch* Fyr.  
 Paa E.-Siden med en rød Lystønde (b), der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $12^s$ . Lystønden er udlagt  $0,775$  Sm  $279^{\circ}$  fra *Cloch* Fyr.  
 A n m. Mærkerne (a) og (b) vil fra Tid til anden, eftersom Arbejdet skrider fremad, blive flyttet. Hver Gang dette sker, vil Meddelelse om deres nye Pladser blive udsendt pr. Radio under Navigationsefterretninger.  
 Indtil videre skal ind- og udgaaende Sejlads paa *Clyden* til alle Tider passere imellem Fyrbaad (a) og Lystønde (b), og der skal navigeres med Forsigtighed i Nærheden af dem.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 3024. (T). Frankrig. Lorient Anduvning. Passe du Sud. Afmærkning midlertidig forandret.**  
 (A. a. N. Nr. 35/2283. Paris 1939.)  
 Klokketønden *Les Bastresses Sud* paa c.  $47^{\circ} 40',8$  N.  $3^{\circ} 22',1$  W. er midlertidig ombyttet med en rød Spirtønde No. 3.

- 3025.** Spanien N.-Kyst. Gijón. Santa Catalina. Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 18/414. San Fernando 1939.)  
*Santa Catalina* Fyr paa c.  $43^{\circ} 32',_9$  N.  $5^{\circ} 39',_8$  W. er atter tændt og lyser normalt.  
(E. f. S. Nr. 22/1676 1939.)
- 3026.** (T). Canariske Øer. Isla de La Palma. Fuencaliente Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. l. N. Nr. 18/425. San Fernando 1939.)  
*Fuencaliente* Fyr paa c.  $28^{\circ} 26',_5$  N.  $17^{\circ} 50',_3$  W. er midlertidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Synsvide: 15 Sm.  
(E. f. S. Nr. 15/1118 1939.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 3027.** Venezuela. El Roque. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 2133. London 1939.)  
*El Roque* Fyr paa  $11^{\circ} 56' (30'')$  N.  $66^{\circ} 40' (45'')$  W. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>. til at vise hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 83 m. Synsvide: 23 Sm.
- 3028.** Venezuela. Punta Maspa. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 2133. London 1939.)  
*Punta Maspa* hvide Blinkfyr paa c.  $10^{\circ} 38'$  N.  $66^{\circ} 17'$  W. er permanent nedlagt.
- 3029.** Brasilien. Pôrto de Recife. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 15/73. Rio de Janeiro 1939.)  
*Recife* røde Blinkfyr paa c.  $8^{\circ} 04'$  S.  $34^{\circ} 52'$  W. er forandret til at vise afvekslende hvidt og rødt Blink hver 30<sup>s</sup>, som følger: Hvidt 0<sub>,5</sub><sup>s</sup>, Mørke 9<sub>,5</sub><sup>s</sup>, Hvidt 0<sub>,5</sub><sup>s</sup>, Mørke 9<sub>,5</sub><sup>s</sup>, Rødt 0<sub>,5</sub><sup>s</sup>, Mørke 9<sub>,5</sub><sup>s</sup>. Synsvide: 17 Sm.
- 3030.** Brasilien. Bahia de Guanabara. Lage da Piedade. Afmærkning forandret.  
(A. a. N. Nr. 15/72. Rio de Janeiro 1939.)  
Lystønden *Piedade* paa c.  $22^{\circ} 44'$  S.  $43^{\circ} 06'$  W. er permanent erstattet med en sort Tønde.
- 3031.** Brasilien. Pedra da Galé. Fyr tændt.  
(A. a. N. Nr. 15/71. Rio de Janeiro 1939.)  
Paa Toppen af *Pedra da Galé* er paa c.  $27^{\circ} 11'$  S.  $48^{\circ} 25'$  W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 76 m. Synsvide: 9 Sm. Sort og hvid, vandret sribet Betonsøjle. Fyret er ubevogtet.
- 3032.** Chile. Magellan Stræde. Famine Reach. Carreras Bugt. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 37/2368. Washington 1939.)  
Vraget af Skibet *Prudente des Moraes* ligger sunket paa c.  $53^{\circ} 36'$  S.  $70^{\circ} 54\frac{1}{2}'$  W., c. 1<sub>,03</sub> Sm 23<sup>o</sup> fra *Askew Point*. En Del af Overbygningen rager over Vandet.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3033. (T). Frankrig. Hyères Red. Forbudt Omraade.**  
(A. a. N. Nr. 35/2288. Paris 1939.)  
E. f. S. Nr. 22/1686 1939 annulleres og erstattes med:  
Al Sejlads er forbudt indenfor et Omraade med følgende Grænser:  
Meridianen gennem *Giens* Klokketaarn.  
Breddeparallelle 42° 58',<sub>8</sub> N.  
  
Meridianen gennem *Pointe de Port—Man*.  
Linien *Pointe de Port—Man — Cap Bénat*.  
Kysten fra *Cap Bénat* til Meridianen gennem *Giens* Klokketaarn.  
*Cap Bénat*: c. 43° 05',<sub>3</sub> N. 6° 21',<sub>8</sub> E.
- 3034. Italien W.-Kyst. Isola di Ponza. La Rotonda della Madonna Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 39/3770. Berlin 1939.)  
*La Rotonda della Madonna* Fyr paa c. 40° 53',<sub>7</sub> N. 12° 58',<sub>1</sub> E., paa Fyrtaarnets Galleri, er forandret fra at vise rødt Gruppe-Blink, Fire Blink, til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.
- 3035. Italien W.-Kyst. Paola Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 39/3771. Berlin 1939.)  
*Paola* Fyr paa c. 39° 21',<sub>7</sub> N. 16° 02',<sub>1</sub> E., paa *Torre di Paola*, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 54 m. Synsvidde: 20 Sm.
- 3036. Grækenland. Corinth Canal genaabnet for Trafik.**  
(B. a. Z. Nr. 232/2999. 's-Gravenhage 1939.)  
*Corinth Canal* er atter aaben for Trafik.  
c. 37° 55' N. 23° 00' E.  
(E. f. S. Nr. 15/1139 1939.)
- 3037. Grækenland. Santorin. Kammenei Øerne. Vulkanske Udbrud.**  
(N. f. S. Nr. 39/3778. Berlin 1939.)  
Paa Grund af vulkanske Udbrud er der indtraadt Forandringer ved *Kammenei* Øerne, især paa deres W.-Side.  
Fra de slukkede Kratere stiger atter Røg op.  
c. 36° 24' N. 25° 24' E.
- 3038. Tyrkiet. Marmarahavet. Ismid Bugt. Vrag afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 2129. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 40° 45' N. 29° 32' E., 0,<sub>75</sub> Sm 47° fra *Dil Burnu* Fyr. En Tønde er udlagt tæt N. for Vraget.
- 3039. (T). Ægypten. Alexandria. Sejladsforskrift.**  
(B. a. Z. Nr. 229/2954 og 232/3000. 's-Gravenhage 1939.)  
*Alexandria* Havn er erklæret for at være en befæstet Havn. Mellem Solnedgang og Solopgang er det forbudt at nærme sig *Great Pass* Baake indenfor en Afstand af 12 Sm.  
Skibe, der forlader *Alexandria* Havn skal, for at komme klar af Skibsfartshindringerne gennemløbe en Distance paa mindst 3 Sm paa Kurs 293° fra ovennævnte Baake.  
*Great Pass* Baake: c. 31° 10' N. 29° 48' E.
- 3040. (T). Algier. Mers-e-Kebir. Lystønde udlagt. Advarsel.**  
(A. a. N. Nr. 35/2284. Paris 1939.)  
En rødmalet Lystønde, der viser grønt, fast Lys er udlagt 2460 m 100° fra *Pointe du Fort*, der er beliggende paa c. 35° 44',<sub>2</sub> N. 0° 41',<sub>5</sub> W.  
Det er farligt at passere W. for ovennævnte Lystønde.  
(Se Tillæg.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

3041. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Karun Bar. Oplysning om Fyr og Grunde.  
(N. t. M. Nr. 2117. London 1939.)
1. Et hvidt Blinkfyr er tændt paa hvert af nedennævnte Steder:
    - a.  $0,038$  Sm  $232^\circ$  fra *Dabbah Mark*, der er beliggende paa c.  $30^\circ 25' N. 48^\circ 10' E.$
    - b.  $0,00$  Sm  $169^\circ$  fra *Dabbah Mark*.
  2. Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Dabbah Mark*:
 

a. $5,2$ m — $0,69$ Sm $139^\circ$ .	c. $5,5$ m — $1,175$ Sm $143^\circ$ .
b. $4,6$ m — $0,965$ Sm $142^\circ$ .	d. $4,0$ m — $1,69$ Sm $156^\circ$ .

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

3042. (T). Singapore Stræde. Singapore. Ajax Shoal. Lystønde midlertidig inddraget.  
(B. a. Z. Nr. 231/2986. 's-Gravenhage 1939.)  
*Ajax Shoal* Lystønde paa c.  $1^\circ 14' N. 103^\circ 40' E.$  er for Tiden inddraget.
3043. Thailand Bugt. Thailand. Bangkok Anduvning. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 2101. London 1939.)  
En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , er udlagt paa  $13^\circ 30' (30'') N. 100^\circ 38' (00'') E., 1,1$  Sm  $178^\circ$  fra forreste Ledefyr.
3044. Filippinerne. Luzon. Manila Harbour. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 2118. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $14^\circ 34' N. 120^\circ 57' E., 0,11$  Sm  $235^\circ$  fra Fyret paa Hovedet af W.-lige Bølgebryder.
3045. Kina. Wei Hai Wei. Dybde normal.  
(N. t. M. Nr. 2131. London 1939.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 13/1010 1939 meddeles, at Dybden i Indløbet til *Wei Hai Wei Harbour* er normal.  
c.  $37^\circ 29' N. 122^\circ 13' E.$   
(E. f. S. Nr. 13/1010 1939.)
3046. Stillehavet. Hawaii. Maui. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 2141. London 1939.)  
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa *Cape Hanamanioa* paa c.  $20^\circ 36' N. 156^\circ 25' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $5^s$ .

## XI. Bekendtgørelser m. m.

3047. (T). Belgien. Drivende Miner. Advarsel.  
(B. a. Z. Nr. 229/2958. 's-Gravenhage 1939.)  
I Anledning af, at der i den S.-lige Del af *Nordsøen* findes et større Antal drivende Miner, fraraader de *belgiske* Myndigheder indtrængende de søfarende mellem Solnedgang og Solopgang at befare de *belgiske* territoriale Farvande samt de af *Belgien* afmærkede Yderfarvande.
3048. Sverige. Svenske Kystfarvande. Signaler fra svenske Flyveplaner. Advarsel.  
(Meddelelse fra Sjøkarteverket i Stockholm, den 4. Oktober 1939.)  
E. f. S. Nr. 45/2981 1939 annulleres.

**3049. (T). Sverige. Midlertidig Udvidelse af Sendetider for visse Radiofyr.**

(U. f. s. Nr. 42/2737. Stockholm 1939.)

E. f. S. Nr. 17/1313 1939 annulleres og erstattes med:

I Tiden indtil 7. November d. A. vil nedennævnte Radiofyr til bestemte Tider hver Dag udsende Signaler hver 6<sup>m</sup>; ikke alene under Taage og i usigtbart Vejr, men ogsaa i klart Vejr:

<i>Svenska Björn</i>	c. 59° 36' N. 19° 56' E. — Kl. 0900—1400, Kl. 1600—2100.
<i>Almagrundet</i>	c. 59° 09' N. 19° 09' E. — Kl. 0830—2100.
<i>Landsort</i>	c. 58° 44' N. 17° 52' E. — Kl. 0830—1800.
<i>Ölandsrev</i>	c. 56° 07' N. 16° 34' E. — Kl. 0900—1100, Kl. 1530—1730.
<i>Kullen</i>	c. 56° 18' N. 12° 27' E. — Kl. 1000—1730.

De anførte Klokkeslæt er *mellemeuropæisk* Tid.

(Se Tillæg.)

---

## Tillæg.

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****3050. (T). Danmark. Sundet. Julebæk Fyr i Uorden.**

*Julebæk* Vinkelfyr paa c. 56° 04' N. 12° 35' E. viser midlertidig fast Lys. Fyret vil snarest blive bragt i Orden.

**3051. (T). Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Egersund. Østerhage S. Sømærke bortdrevet.**

Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Østerhage S.*, paa 54° 54' (06") N. 9° 36' (12") E. er bortdrevet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****3052. Cypern N.-Kyst. Kyrenia. Fyr tændes.**

(Meddelelse fra Rederiet J. Lauritzen, København den 10. Oktober 1939.)

Den 18. Oktober d. A. tændes uden nærmere Meddelelse paa c. 35° 20' N. 33° 20' E. et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink ½<sup>s</sup>, Mørke 4½<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11,3 m.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****3053. (T). Ægypten. Port Said og Suez. Undersøgelsestjeneste. Sejladsforskrifter. (B. a. Z. Nr. 232/3001. 's-Gravenhage 1939.)**1. *Port Said* og *Suez* er erklæret for befæstede Havne.

Undersøgelsestjeneste er oprettet. Undersøgelsesfartøjerne fører om Dagen et rødt og hvidt, vandret stribet Flag med blaa Rand og om Natten een eller flere grønne Lanterner. Skibe skal anløbe disse Fartøjer.

Fra Solnedgang til Solopgang er Havne og Ankerpladser forbudt for Skibsfarten. Skibe skal i dette Tidsrum forblive mindst 20 Sm fra det N.-lige Hoved af *Port Said* W.-Bølgebryder og 10 Sm fra den S.-lige Lystønde i Farvandet S. for *Newport Rock* til *Suez*.

Kystfyrene kan være slukket eller flyttet.

2. I Forbindelse med den i *Ægypten* erklærede Belejringstilstand har de militære Myndigheder overtaget Kontrollen med Skibsfarten i *Suezkanalen*.

Kanalselskabet paatager sig intet Ansvar for Opstaaelsen af eventuel Forsinkelse eller for Skade, der kan tilføjes Skibe i Forbindelse med Krigshandlinger.

Det indskræpes eftertrykkeligt, at det er forbudt at kaste noget som helst over Bord i Kanalen.



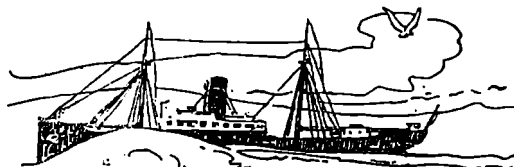
# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



NEW EDITION

*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

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

•  
5/-, post free  
•

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



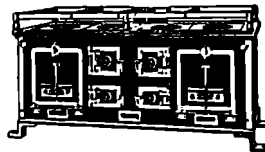


### Medlemsliste

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleum Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.«.  
 Det Forenede Bugsererselskab, A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdals«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 J. Lauritzen.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegraferselskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Sviters Bjergnings-Entreprise.  
 Sviters Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

### BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Til. C. 1630

### Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 - 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

### MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

### PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Til. C. 6300 - København



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 42

TORS DAG 19. OKTOBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SITUATIONEN

De tre Kongers og den finske Præsidents Møde i Stockholm hilses med den dybeste Tilfredshed fra alle Sider i hele Norden. Det understreger overfor hele Verden, at Norden — de fire nordiske Lande Danmark, Norge, Sverige og Finland — er en Enhed, er Lande, der hver for sig vil opretholde den strengeste Neutralitet og kun anmoder om ikke at blive indblandet i Stridighederne, der i Øjeblikket ryster Verden.

Den nordiske Offentlighed har med levende Opmærksomhed og Deltagelse fulgt de Begivenheder, som har udspillet sig ved de finsk-russiske Forhandlinger. Tildragelserne, som er gaaet forud, gør den Reaktion af Alvor og Ængstelse, hvormed Finland har modtaget Opfordringen til at lade sig repræsentere ved Forhandlingsbordet i Moskva, naturlig. Og ud over Norden har de samme Følelser bredt sig. I Kredsen af nordiske Stater hersker en folkelig Samhørighed og et neutralitetspolitisk Interessefællesskab, som gør, at Fare for eet Land føles som en Fare for alle.

Derfor har man ogsaa med stor Tilfredsstillelse modtaget Efterretning om de Henvendelser, som Danmarks, Norges og Sveriges Regeringer i Anledning af de finsk-russiske Forhandlinger har rettet til Regeringen i Moskva. Vi haaber, at de Krigsskyer, der havde samlet sig i Anledning af disse Forhandlinger, maa spredes, og Norden faa Lov fortsat at føre sin Neutralitetspolitik videre.

### INDKALDELSERNE OG SØFARTEN

Fra Skibsfartens Side kan man kun beklage den Maade, Indkaldelserne til Hær og navnlig Flaade er foregaaet paa i den siden Krigsudbruddet forløbne Tid. Vi er alle enige om, at vore Forsvarsstyrker og ikke mindst vor Marine skal have det bedst mulige Mandskab, men er det alligevel nødvendigt at foretage Indkaldelserne efter saa bureaukratiske Former og uden Hensyn til Situationen, som den virkelig er.

Forholdet er som bekendt det, at vi — desværre — stadig har et Arbejdsløshedstal paa mindst 70,000 og samtidig har den danske Skibsfart maattet mangle Mandskab i meget betydelig Grad. Det kan saaledes nævnes, at man savner mindst 50—60 Styrmande, først og fremmest fordi de unge Styrmande er blevet indkaldt til at aftjene deres Værnepligt i Marinen. Dernæst skal nævnes, at man har indkaldt teknisk uddannede Folk i en saadan Udstrækning, at der ogsaa nu paa dette Felt er væsentlig Mangel paa Arbejdskraft. Det kan selvfølgelig være udmærket, at man tager Folk, der er vant til Livet paa Soen, men naar der er Tale om blot og bar Aftjening af Værnepligten vilde det dog være mere hensigtsmæssigt at tage Folk af den store Arbejdsløshedshær og oplære dem, i Stedet for at tage Folk ud af faste Stillinger til Skade for dem selv, deres Erhverv og dermed det Land, de tjener. Det er jo nemlig ogsaa en Værnepligt, der udøves af den danske Handelsflaades Mænd, og man kan vel endda roligt sige, den farligste og den betydningsfuldeste af al Indsats, der øves fra dansk Side i Øjeblikket. Et er, at man kan sige, at det er meningsløse Bestemmelser, der foreskriver, at selv en lille beskeden Baad skal have saa og saa mange Styrmande, og at dette

er en af Aarsagerne til Miséren, — men det er nu engang Lov, og Lov skal som bekendt holdes. Det andet er — naturligvis ogsaa korrekt. Der er ingen, der tvivler om, at Regulativet er i den skønneste Orden, og at Mandskabet er indkaldt i Henhold til Litra B Bogstav p 1713 den og den Aargang. Men vil det være saa vanskeligt at foretage de nødvendige Ændringer deri, Ændringer, der vilde betyde, at en Del Arbejdsløse fik Beskæftigelse og samtidig den danske Handelsflaade fik Lov at beholde sine Folk, der er af saa stor Betydning for den i Øjeblikket under de vanskelige Forhold.

Det er jo iøvrigt ikke blot om Bord paa Skibene, at denne rigoristiske Fremgangsmaade med Hensyn til Indkaldelserne spores. Overalt paa Forretningskontorer og indenfor bestemte Institutioner gør de samme Forhold sig gældende til stor Gene for de paa-gældende Funktionærer og de Virksomheder, de er knyttet til, og ikke til Gavn for nogensomhelst. Det vilde være heldigt, om der fra Myndighedernes Side kunde gaas frem med noget større Smedighed end hidtil paa dette Felt; dansk Skibsfart mener at have Ret til at sige, at dette Erhverv bærer sin meget store Del af de Byrder, der i disse uhyggelige og unormale Tider paalægges den danske Befolkning, og det maa derfor ogsaa have Lov at fordrø Hensyntagen i videst muligt Omfang overfor berettigede Krav og Henslillinger.

### FRAGTRATETALLET

Som man maatte vente, viste September Fragtratetallet selvfølgelig en voldsom Stigning, idet det blev 295 mod 123 for August, en Stigning paa 161 Points eller ca. 120 pCt. August Tallet i Fjor laa paa 125 og September Tallet paa 128. Til Grund for Beregningen ligger som bekendt Aaret 1935's Gennemsnit, ansat til 100.

Der er ingen Specifikation for det danske Indekstals Vedkommende, mens der er det for det svenske. Sveriges September-Specifikation viser størst Stigning for Kulfragterne, de er gaaet ca. 200 pCt. i Vejret, Trælastfragterne er steget ca. 115 og Kornfragterne ca. 94.

Da Hovedparten af Fragtstigningen skyldes forøgede Lønudgifter (Krigstillæg) og Krigsforsikring, er det umuligt af Fragtratetallet at drage nogen Slutninger om Skibsfartens Rentabilitet.

### DEN NEUTRALE SKIBSFART

Som under Verdenskrigen har de krigsførende Magter gennemført den Praksis, at de i stor Udstrækning tager de neutrale Skibe ind til Kontrol. Det medfører for de neutrale Lande store Ulemper, Forsinkelser, Fordyrelser, i adskillige Tilfælde Kvalitetsforringelser af de Varer, der udgør Ladningerne.

Det nævnes bl. a. i norske Blade, at det oprindeligt fastlagte engelske Kontrolapparat har været mangelfuldt og ikke har været indstillet paa saa stor Trafik, som denne faktisk var. Ofte skal der i en af de britiske Kanalhavne ret permanent have ligget 50—60 udenlandske Handelsskibe, og Undersøgelserne har, i Betragtning af Brogetheden af disse Skibes Ladninger, været langvarig og besværlig. Belgiske Blade har stærkt kritiseret, at en belgisk Post- og Passagerdamper »Albertville«, paa Rejse fra Kongo til Antwerpen med 108 Passagerer, stor Post, 3600 Tons Kolonial-

varer o. s. v., blev sinket 8 Dage i engelsk Kontrolhavn, at en belgisk Damper fra la Plata til Belgien opholdtes 3 Uger i engelsk Havn o. s. v. Fra norsk Skibsfarts Omraade nævnes det, at et norsk Skib er blevet tilbageholdt i engelsk Kontrolhavn i 18 Dage, uden at Rederiet har faaet Meddelelse om Aarsagerne dertil, — Englænderne er naturligvis ikke alene om det, ogsaa Tyskerne er med, og det nævnes eksempelvis, at en norsk Damper »Kvernaas«, der førtes til tysk Havn, laa der i 4 Døgn, før Kaptajnen fik Tilladelse til at telegrafere til sit Rederi.

### KONTROLLEN MED NEUTRALE SKIBE

Hollandske Blade offentliggør et Interview med Generaldirektøren i det engelske Ministerium for den økonomiske Krigsførelse, Leith-Ross, hvori denne erklærer, at England maatte bygge paa sin Sømagt, ligesom Tyskland byggede paa sin Landmagt. England havde derfor visse Rettigheder, og det vilde i fuld Udstrækning gøre Brug af disse Rettigheder. Derved var det uundgaaeligt, at der blev lagt Hindringer i Vejen for de neutrale. Leith-Ross indrømmede ligeledes, at der som Følge af Kontrollen med neutrale Skibe var sket store Forsinkelser. For disse Forsinkelser tog England Ansvar. Der var som bekendt ført Forhandlinger med en Række neutrale Lande om en Forankling af Skibskontrollen. Hvis der af de paagældende Regeringer kunde gives en Garanti for, at Varerne var bestemt til Forbrug i de neutrale Lande, vilde der ikke opstaa Vanskeligheder. Gennem Udførselsforbud og Licenstildeling kunde England faa den ønskede Garanti. England tilstræbte endvidere at faa de officielle, diplomatiske Metoder, der krævede lang Tid, afløst af et blandet Udvalg, men hvornaar denne Plan kunde virkeliggøres, kunde ikke siges.

Om Forhandlingerne med Repræsentanter for den hollandske Regering udtalte Leith Ross, at de havde været af foreløbig Karakter. De hollandske Repræsentanter havde ikke haft Fuldmagt til at give bindende Tilsagn.

Med Hensyn til Undersøgelsen af Post fra neutrale Skibe stod England paa det Standpunkt, at det var berettiget til at foretage en saadan Undersøgelse.

Som Svar paa et Spørgsmaal i Underhusets Møde om Tilbageholdelse og Undersøgelse af neutrale Skibe efter Kontrabande erklærede Minister for økonomisk Krigsførelse Cross, at visse Forestillinger fra den hollandske Regering nu var under Overvejelse.

Den britiske Regering har til enhver Tid gjort sit yderste for at rette sig efter Folkerettens almindeligt anerkendte Principper angaaende Tilbageholdelse og Undersøgelse af neutrale Skibe. Der vil blive gjort alt muligt, der kunde forenes med tilbørlig Udøvelse af de Krigsførendes Rettigheder for at undgaa Forsinkelser og Ulemper for de Neutrale.

Kontrabandekontrol-Systemet virker nu paa effektiv Maade, hævdes det fra engelsk Side. Siden Krigens Begyndelse er 375 Skibe, deraf 107 engelske og 268 neutrale, blevet undersøgt af Kontrabande-Officerer. I sidste Uge meldte 63 Skibe sig frivilligt til Undersøgelse, deriblandt danske, norske, svenske, hollandske og græske. Det oplyses, at henvend 298,000 Tons Fragt er blevet beslaglagt og vil blive bragt for Priseretten.

Den nøjere Undersøgelse af de Forslag, der blev fremsat paa Panama-Konferencen, synes at vise, at den foreslaede Sikkerhedslinie er rundeligt fastlagt. Det hævdes, at Linien omslutter et Søareal af ca. 10 Millioner Kvadratkil, og naar man regner, at et Skibs Udkigsomraade under de gunstigste Forhold ikke er mere end 75—80 Kvadratkil, fremhæves det, at et uhyre Antal Skibe vilde være nødvendige til at kontrollere det af Panama-Konferencen foreslaede Areal. De engelske Myndigheder vil imidlertid, efter hvad der forlyder, yde De forenede Stater og de øvrige amerikanske Stater al Bistand til at holde Krigen borte fra deres Kyster, hvis det lader sig gøre.

### AMERIKAS REDERIER OMLÆGGER RUTERNE

De amerikanske Rederier lægger nu deres Ruter bort fra de krigsførende Lande og vender sig mere og mere til de andre neutrale Stater. Dette har først og fremmest Sigte mod Skandinavien og mod Sydamerika, og det meddeles, at Amerikanerne i stor Stil vil benytte skandinavisk Tonnage til disse Ruter.

Stockard Company, der er Generalagenter for Thornden-Linierne, meddeler, at Flaaden er blevet forøget med 9 Skibe alene til den nordamerikanske Rute paa Gøteborg, København og Helsingfors. Herved vil det være muligt at oprette en ugentlig Afsejling fra Baltimore, Norfolk, Philadelphia og New York.

Videre oplyser Stockard, at man har chartret endnu en norsk Baad til den sydamerikanske Rute, og at endnu et norsk Skib kan ventes i December, saa denne Rute bliver besejlet med ialt fem norske Motorskibe. Sprague and Sons i Boston meddeler, at de ogsaa har sat nye norske Baade ind paa Sydamerika-Ruterne, og at der vil blive chartret yderligere norske Dampere.

Cosmopolitan Shipping Company meddeler, at det har til Hensigt at oprette en ny transatlantisk Stykgodslinie mellem U. S. A. og Antwerpen samt eventuelt franske Havne. Til denne Rute vil man benytte skandinaviske Baade.

### DEN BELGISCHE HANDELS-MARINE

Regeringen har nedsat et Udvalg bestaaende af Repræsentanter for Ministerierne, Rederierne og Importørerne til Udarbejdelse af en Plan om at stille den fornødne Skibstonnage til Raadighed til Sikring af Tilførslerne fra Søen. Da den belgiske Handelsmarine kun disponerer over ringe Skibstonnage, mener man, at der vil blive opkøbt Skibe fra andre neutrale Lande, som har en større Handelsflaade.

Fra Bruxelles meddeles, at norske Skibsmæglere er stærkt interesseret i Muligheden af Dampskibstonnage til Belgien, og at Forhandlinger vistnok allerede skal være i Gang med de belgiske Interessenter. Man har den Følelse, at de belgiske Redere, der baade er faa og lidet kapitalstærke, ikke ønsker at tage Risikoen ved Indkøb af Tonnage i Krigstid alene, og man taler derfor om, at Regeringen skal træde støttende til med en eller anden Form for Statsgaranti. Den Mulighed, at den belgiske Stat selv bliver tvunget til at købe udenlandsk Tonnage, vil blive Genstand for Drøftelse paa Oslostaternes forestaaende Møde.

### SUBSIDIERNE TIL ENGLANDS SKIBSFART

Den særlige Subsidielovgivning for den engelske Skibsfart skal nu ophæves. I engelske Rederkredse oplyses det, at da de Minimumsruater, der dannede Grundlaget for denne Lovgivning, nu er mere end naaet paa Fragtmarkedet, er det ikke nødvendigt at fortsætte med Subsidierne. Derimod vil der stadig blive udbetalt visse Subsidier til Nybygninger, men dette vil dog ske under en noget ændret Form.

### KULTILFØRSLERNE

I Forbindelse med de Forhandlinger, der for Tiden føres paa adskillige Felter for at sikre Danmark den fornødne Tilgang af Kulladninger, oplyses det gennem Købstadforeningen, at der i Løbet af September er kommet adskillige Laster Gas- og Elektricitetskul hjem til danske Værker, og der er afsluttet Kontrakter om endnu flere Ladninger, som man haaber at faa igennem. Kommunernes Kulkontor har under den foreliggende Situation udfoldet en meget livlig Virksomhed i den sidste Tid, og det meddeles, at adskillige af Kulkontorets Medlemmer, der sædvanligvis ikke køber deres Kulforbrug gennem Kulkontoret, har overladt det til dette at søge at skaffe Kulforsyninger herhjemme. Kontoret har, for at holde sine Medlemmer her i Landet underrettet om Forholdenes Udvik-

ling, udsendt en Række Cirkulærer, dels om selve Kulsituationen, dels om Fragtmarkedet.

Efter en Henviisning til de ret mange Vanskeligheder, der stadig gør sig gældende, slutter en Artikel i Købstadforeningens Medlemsblad med en Omtale af disse Forhold med følgende Ord:

»Alt i alt maa det siges, at vel er der endnu ingen Grund til Ængstelse for, at der ikke skal blive Kul nok, ligesom det maa anses for givet, at der altid under den ene eller anden Form vil være Mulighed for at faa Dampere til at hjemføre Kullene med. Men Vilkaarene herfor er selvfølgelig i alle Retninger nogle ganske andre end de sædvanligt gældende, og jo før man fra alle Sider gør sig dette klart, des bedre er det, og des lettere vil alt forløbe, som det nu een Gang maa i disse Tider. Dette har man heldigvis forlængst indset Ritigheden af i mange af vore Købstæder. Maatte disse tjene til Eksempel for de øvrige!«

### SOVJETS RAAVARER

Den tyske Presse har i den Tid, der er forløbet siden Afslutningen af de tysk-russiske Overenskomster, beskæftiget sig stærkt med Mulighederne for, at Sovjet skal kunne forsyne Tyskland med vigtige Raastoffer, ikke mindst saadanne Raastoffer, som skal anvendes direkte i Forbindelse med Krigen.

I første Række staar i saa Henseende Problemet, om Sovjet kan levere Tyskland Raaolie, Benzin og lignende.

Forskellige Oplysninger foreligger nu fra russisk Side, og de viser, at Spørgsmaalet lige saa meget er et Transport-Spørgsmaal som et Produktionsspørgsmaal.

Hvad selve Produktionen angaar, nævnes det fra officios russisk Side, at Produktionsstigningen for

Brændselolier i de senere Aar ikke har kunnet holde Trit med Forbrugsstigningen, — Resultatet er blevet, at Eksporten af Raaolie og Benzin i de seneste Aar er dalet fra ca. 6 Mill. Tons til ca. 1 Mill. Tons pr. Aar. Den 3. russiske 5 Aars-Plan forudsatte for Aarene 1938—42 en Produktionsstigning fra 30 til 48 Mill. Tons, — men for det første er Produktionsstigningen ikke fuldt ud gennemført, og for det andet er Forbruget steget i væsentlig stærkere Grad end Produktionen. Den Mulighed kan selvsagt tænkes, at Sovjet indskrænkede sit eget Forbrug, — men Spørgsmaalet er derefter, hvorledes Transportforholdene skulde ordnes. Tysklands normale Forbrug af Brændselolie er pr. Aar i Fredstid ca. 5 Mill. Tons, men stiger under Krigsforhold naturligvis til det angedobbelte. Transport til Tyskland af russisk Brændselolie vanskeliggøres dels af de meget store Afstande fra de russiske Oliefelter ved det kaspiske Hav og Sortehavet til Tyskland, og da Transporten kun kan ske pr. Bane, kommer de russiske Baners stærkt begrænsede Kapacitet og betydelige Mangel paa Tankvogne til at spille ind.

Dertil kommer, at Produktionsprogrammet langt fra er gennemført, — i de første 7 Maaneder i Aar er kun 74 pCt. af de projekterede Boringer bleven udført, hovedsagelig fordi man har manglet det tekniske Maskineri dertil. Heller ikke Raffineringen af den russiske Raaolie har hidtil kunnet gennemføres saa effektivt, som Planen var. Udvinningen af Benzin af Raaolien er hidtil ikke teknisk set gjort mere effektiv end til en Udvinning paa 25—30 pCt. Benzin af Raaolien, mens man f. Eks. i U. S. A. er oppe paa 40—50 pCt. Effektivitet. Mens der i 1929 i Sovjet produceredes i alt 1,75 Mill. Tons Benzin, er Produktionen efterhaanden steget til i Fjor 6,2 Mill. Tons, men deraf androg Eksporten kun ca. 0,6 Mill. Tons.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Monopolisering i Manchukuo af Handelen og Eksporten med Sojabønner

»The Shanghai Evening Post 7 Mercury« har bragt nedstaaende Artikler om Monopolisering i Manchukuo af Handelen med og Eksporten af Sojabønner:

*New Control Company to start operation on November 1st.*

A state monopoly of soya bean domestic and export trade will be established in Manchuria as from November 1st., according to a decision taken by the Japanese advisers of the Changchun government. The soya bean market in Dairen will be made subject to the regulations of the Manchurian monopoly.

The Government of "Manchukuo" is to establish a Soya Bean Control Company which is to exercise exclusive control of the soya bean markets in Manchuria. The company will collect all the soya beans arriving on all the various Manchurian markets and will purchase exclusively all mixed beans at specified receiving stations. The company, moreover, is to fix purchasing and selling prices for soya beans in due relation to the prices of oil and tallow abroad.

The capital of this company will amount to \$30,000,000, with the whole amount to be subscribed by the Government of "Manchukuo." The company will be authorized to extend its control over bean cakes and bean oil as well.

The official Manchurian announcement of the above decisions says that recent movement of soya bean prices has been so erratic as to impede smooth exportation of soya beans and to disturb agricultural development in Manchuria so that the Changchun government had no choice but to establish a monopoly.

*Manchurian Bean Export to China Promoted Again.*

The shipment of soya beans, bean cakes and bean oil from Manchuria to Shanghai and other parts of China will be definitely encouraged in the near future and the recent policy of curtailing such shipments will be abandoned, the "Manchuria Daily News" reports.

The outbreak of the war in Europe completely upset the Manchurian bean market. Germany has been the chief European customer of Manchurian beans, but shipments to Germany have become impossible. Over 100,000 tons of

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

soya beans ear-marked for export to Germany are at present marooned in Dairen and Manchuria.

The Japanese-occupied areas of China, therefore, are thought of as substitute markets for Germany in Manchurian exports of soya beans. The Manchurian shipments of soya beans to Shanghai were heavily curtailed five months ago as a result of Manchuria's insistence upon payment in British currency for soya beans sold to Shanghai.

### Port Said og Suez

Handelsministeriet meddeler:

1. *Port Said og Suez* er erklæret for befæstede Havne. Undersøgelsestjeneste er oprettet. Undersøgelserfor-tjerne fører om Dagen et rødt og hvidt, vandret stribet Flag med blaa Rand og om Natten een eller flere grønne Lanterner. Skibe skal anløbe disse Fartøjer. Fra Solnedgang til Solopgang er Havne og Ankerpladser forbudt for Skibsfarten. Skibe skal i dette Tidsrum forblive mindst 20 Sm. fra det N-lige Hoved af Port Said W-Bølgebryder og 10 Sm. fra den S-lige Lystønde i Farvandet S for Newport Rock til Suez. Kystfyrene kan være slukket eller flyttet.
2. I Forbindelse med den i *Ægypten* erklærede Belejringstilstand har de militære Myndigheder overtaget Kontrollen med Skibsfarten i Suezkanalen. Kunnelseskabet paatager sig intet Ansvar for Opstaaelsen af eventuel Forsinkelse eller for Skibe, der kan tilføjes Skade i Forbindelse med Krigshandlinger. Det indskræpes eftertrykkeligt, at det er forbudt at kaste nogelsomhelst over Bord i Kanalen.

### Argentinske Indførselsbestemmelser

Indførselen til Argentina af følgende Varer er indtil videre forbudt: uspecificerede Husholdnings- og Køkkenartikler m. v., Guld- og Sølvure m. v., Toilet-papir, Bijouterivarer (dog ikke »Bazarartikler«), kommercielle Tryksager, Kumme, ædle Metaller og Stene.

Ansøgninger om Importtilladelse for følgende Varer vil blive underkastet særlig Prøvelse. Maskiner og Motorer (undtagen til Landbrug) og Reservedele til disse.

For følgende Varer vil der ikke blive givet Indførselstilladelse i 1939: Landbrugsmaskiner og -motorer samt Tilbehør hertil, Tærskværker, Plovjern m. v. Derimod vil der for de nævnte Varer i første Kvartal af 1940 blive



givet Importtilladelse for indtil 120 pCt. af Værdien af Ansøgerens Import i første Kvartal 1939.

For en Række andre Varers Vedkommende meddeles det, at der vil blive givet Importtilladelse for anden Halvdel af 1939 i samme Omfang som i tilsvarende Periode i 1938. Blandt disse Varer er elektriske Husholdningsartikler, Apparater, Lamper m. v., emailerede Køkkenartikler, Porcelæn og Lervarer, Sølvarer, kosmetiske Artikler, Sæge, Møbler, Legetøj m. v.

#### Kontrollen med Kulpriserne i Storbritannien

Board of Trade har udstedt detaljerede Bestemmelser om Fastsættelsen af Priserne for Kulleverancer til Udlandet og det britiske Imperium (med Undtagelse af Eire), i Tilfælde hvor Salget sker af andre end Ejeren af en Kulmine eller af et i Medfør af the Coal Mines Act, 1930, nedsat udøvende Raad. Bestemmelsen omfatter ogsaa Leverance af Bunkers.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Havne-Taksterne

Sammenslutningen af danske Havne har holdt Delegeretmøde i Fredericia. Der var mødt ca. 170 delegerede, repræsenterende ca. 90 pCt. af Medlemmerne.

Formanden for Sammenslutningen, Borgmester H. P. Jensen, Nykøbing F., ledede Mødet, der var sammenkaldt i Anledning af, at Perioden for Havnetaksterne udløber 1. April 1941. Ministeriet for offentlige Arbejder havde i den Anledning udbedt sig en Udtalelse fra Sammenslutningen om, hvorvidt der ønskedes Ændringer i Havne-Brotaksterne.

Delegeretmødet vedtog at svare, at der ikke ønskedes nogen principiel Ændring af Taksterne, men at man vilde forbeholde sig inden 1941 at kunne rette Henvendelse til Ministeriet om eventuelle Taksforandringer, hvis Forholdene maatte nødvendiggøre dette.

### Søsætning

Fra Helsingør søsattes i Lørdags en ca. 6000 Tons stor Fragtdamper til Svenska-Amerika-Mexico-Golf Linien i Göteborg. Skibet er et af de største, Værftet har haft i Ordre, og det kan ikke gaa ind i nogen af Dokkerne, hvorfor Skibets Skruer og Ror har maattet paamontes paa Beddingen.

Daaben overværedes af en Række Repræsentanter for Rederiet med Direktør Ernst Carlsson, Direktør Thor Erland Broström, Direktør, Major Herbert Jacobsen og Teknisk Direktør E. Th. Christiansen i Spidsen samt Repræsentanter for Værftets Bestyrelse og Direktion. Daaben foretoges af Fru Direktør Broström, der døbte Skibet »Danholm».

### Engelsk Skibsfarts-Ministerium genoprettes

Der er blevet oprettet et engelsk Skibsfartsministerium med Medlem af Underhuset, Sir John Gilmour som Leder. Det nye Ministerium vil overlage Skibsfartsafdelingen i Handelsministeriet. Denne Afdeling er fornylig blevet udviklet og udvidet. Sir John Gilmour har tidligere været Indenrigsminister og Statssekretær for Skotland.

### Nyt Fragtskib

Aalborg Værft har i Lørdags søsat et stort nyt Fragtskib til J. Lauritzens Rederi. Søsætningen, der foregik uden nogen særlig Højtidelighed, overværedes af Værftets Funktionærer og en Mængde andre Interesserede. Skibet fik Navnet »Nora«, ligesom J. Lauritzens lille Damper, der blev minesprængt i 1916.

Skibet er paa 4500 Tons, og dets Længdemaal er 350 Fod. Aalborg Værft har ikke tidligere bygget et Skib af en saadan Længde. »Nora« skal afleveres til Foraaret og indsættes i Rederiets oversøiske Flaade.

### Den nordiske Vareudveksling

Den internordiske Komité, som er nedsat til Undersøgelse af særlige skandinaviske Transitspørgsmaal i Krigstid, afsluttede i Dag sine Forhandlinger i Helsingfors. Komitéen konstaterer, at Sandsynligheden taler for, at det ogsaa under haarde ydre Betingelser bliver muligt nogenlunde tilfredsstillende at sørge for de nordiske Landes, specielt Finlands, Vareforsyning. Da det er blevet klart, at det af Komitéen udarbejdede Forslag forudsætter Nedsættelse af en særlig Transportkommission i hvert enkelt nordisk Land, vedtog Komitéen at belone Nødvendigheden af et saadant Arrangement. I den Beretning, som Komitéen vil afgive i de respektive Lande, fremsætter den et udførligt Program til Gennemførelsen af Transit-Opgaverne.

### Tyskland vil gerne sælge Kul til de nordiske Lande

Efter Udtalelser, som den tyske Kommunikationsminister, Dr. Dorpmüller, for faa Dage siden har fremsat bl. a. over for den svenske Presse, bestræber man sig fra tysk Side stærkt paa, at Tysklands Kulleverancer til de

De paagældende Priser maa kun indeholde følgende Elementer:

- 1) Eksportørens Indkøbspris,
- 2) Hans Omkostninger ved Blanding, Vejning, Forberedelse til Afskibning, Bolværkspenge, Indladning, Stuvning og Planering; Konsular-, Klarerings-, Eksport- o. l. Afgifter.
- 3) Eventuelle Clearings-Gebyrer samt
- 4) En Avance svarende til 3 pCt. af selve Indkøbsprisen.

Ved Salg paa Kredit paa 30 Dage og derover tillades et Tillæg svarende til 1 pCt. over Bank of Englandrate paa Tidspunktet for Kontraktens Indgaaelse.

The Secretary of Mines har Ret til at afkræve de paagældende Eksportører enhver Oplysning om deres Regnskaber m. v. og til eventuelt at dispensere fra ovennævnte Bestemmelse om Avancens Størrelse.

skandinaviske Lande skal kunne foregaa i fuldt normal Udstrækning, muligt endda i forøget Omfang. Ministeren understregede, at den tyske Kulindustri, efter nu at være kommet i Besiddelse af Kulgruberne i det tidligere polske Øvre-Schlesien, derigennem vil være i Stand til endnu bedre end hidtil at kunne forsyne det skandinaviske Marked med Kul.

Ogsaa Transportmulighederne er efter tysk Opfattelse nu, efter at den tidligere Grænse mellem Polen og Tyskland er slettet, adskilligt bedre end tidligere, idet Jernbaneforbindelserne fra Øvre Schlesien gennem Posen til Stettin og Danzig kan benyttes, samtidig med, at man fra tysk Side aabenbart lægger an paa at kunne benytte Gdynia som Eksporthavn i stor Udstrækning.

Hvorledes Spørgsmaalet her hjemme klarlægges m. H. t. de 300.000 Tons polske Kul, der normalt plejer at indgaa i Danmarks aarlige Import, og hvoraf ganske vist Størstedelen var indført fra Polen forud for Krigen, vides endnu ikke med Sikkerhed. Men at Tyskland i betydelig Udstrækning ønsker at anvende Kul som en af de Varer, hvorigennem den danske Landbrugseksport til Tyskland udlignes, synes ganske givet.

### Norge gaar bort fra Smaaskibene

Et Udvalg, der for nogen Tid siden blev nedsat af den norske Rederiforening, har foretaget Undersøgelser med Hensyn til den stadig nedadgaaende Udvikling, der er karakteristisk for den norske Handelsflaades mindre Enheder i de senere Aar. Det fremgaar af disse Undersøgelser, at Norge i Dag raader over 317 Skibe mindre i Størrelsen fra 500 til 2500 Grosston, end Tilfældet var før Verdenskrigens Udbrud i 1914.

### Skibsreder Bergesen fratræder

Skibsreder Sigv. Bergesen, d. y., Stavanger, der siden 1935 har deltaget i Ledelsen af Skibsreder A. P. Møllers Rederivirksomhed, fratræder i den nærmeste Fremtid af Helbredshensyn og andre private Grunde.

Skibsreder Bergesen d. y., der disponerer over tre Tank-Dieselmotorskibe paa hver omkring 15.000 Tons, hvoraf de to er bygget paa »Odense Staalskibsværft«, flytter antagelig tilbage til Stavanger, hvor Faderen, Skibsreder Sigvald Bergesen, driver Rederivirksomhed.

### Meddelelse

Handelsministeriet meddeler:

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet oplyser: Det er forbudt fremmede Skibe og Luftfartøjer, der befinder sig paa eller over finsk Territorium, at benytte deres Radiosender.

Undtaget er Trafik, der er tilladt af de kompetente Myndigheder. Militæret, Marinen, Telegrafvæsenet, Lodsvæsenet, Toldvæsenet og Politiet.

Telegrammer til Frankrig og Algier skal indeholde Afsenderens Navn i Slutningen af Teksten.

Private Telegrammer til Storbritannien kan affattes paa Spansk (foruden Engelsk og Fransk).

### Islands Handel

Islands Gesandtskab meddeler Onsdag, Pr. 30. f. M. udgjorde Importen til Island 44,5 Mill. Kr. mod 38,5 Mill. Kr. paa samme Tid i Fjor. Eksporten fra Island 39,6 Mill. Kr. mod 37,0 Mill. Kr. paa samme Tid i Fjor.

### Engelsk-russisk Handels-Aftale

Det meddeles officielt, at der mellem den sovjetrusiske Handelsdelegation i London og Forsyningsministeriet er opnaaet Overenskomst om Udveksling af russisk Tømmer med visse Kvantomter Gummi og Tin.

Den trufne Overenskomst betegnes som en Handelsaftale og ikke som en politisk Overenskomst. Det paapeges, at Rusland har til Sædvane at opkøbe Cornwall-Tin og

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge har været præget af nogen Tilbageholdenhed saavel fra Befragternes som fra Rederiernes Side. Raleniveauet viste specielt i Ugens Begyndelse en Tendens til at falde, men det synes nu som om denne Tendens er bragt til Ophør, og i flere Trades viser Raterne aller Fasthed. Grunden hertil maa antagelig søges i, at Haabet om en snarlig Fred nu er opgivet paa de fleste Hold.

Om de af den engelske Regering kontrollerede Markeder er der ikke meget nyt at fortælle. Der sluttes til Stadighed en Del engelsk Tonnage i disse Trades til de af de forskellige Kommitteer fastsatte Maximalrater. Som allerede tidligere fremhævet i disse Spalter er det udelukkende engelsk Tonnage, der sluttes herfor. Vi skal yderligere i denne Forbindelse tilføje, at der nu ogsaa er oprettet en Komité til Kontrol af Korntransporterne fra U.S. Atlantic til England. Raterne i denne Fart er blevet fastsat til 4/6d. per qr.

Fra River Plate er der nogen Efterspørgsel efter Tonnage for neutral Regning. Befragterne indikerer omkring \$11.50 fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen-Rotterdam, men denne Rate synes i Øjeblikket ikke tillukkende for Rederne.

Fra U.S. Atlantic og Golfen har Aktiviteten i de sidste Par Dage været stigende, og det synes som om Rateniveauet viser fastere Tendens. Scrapjern fra Atlantic kan i Dag betale \$11.50, efter at Rederne i Ugens Begyndelse var nede i \$10.50. Iøvrigt cirkulerer der i dette Marked en Del forskellige Ordre, af hvilke vi skal nævne: Kul Hampton Roads/Vestitalien, som er gjort til \$8.- og fra Hampton Roads til Lower Plate til \$4.50. Sulphur fra Golfen til Australien kan antagelig betale omkring \$12.-.

Der har været nogen Efterspørgsel efter Korn fra Northern Range til Skandinavien. Sidste Slutning for Korn fra New York til Danmark viste en Nedgang

paa ca. 10 c., nemlig fra 55 c. til 45 c. per 100 lbs.

Pacifickystmarkedet har ogsaa vist forøget Aktivitet. Der er igen en Del Scrapplaster i Markedet, og Raten i Dag ligger omkring \$8.50. Der søges ligeledes en Del Baade for Lumber til Japan, og for 430.000 Bale Baad kan der antagelig faas \$67.500 Lumpsum paa sædvanlig f.i.o. Basis. Fra Puget Sound til Vladivostock indikeres \$10.50/\$11.- for general cargo, ligeledes paa f.i.o. Basis.

Østens Markeder er rolige. Soyabønner fra Manchuriet noteres nominelt i omkring \$17.- til Skandinavien. Fra Philippinerne er sluttet Tonnage for Copra til Pacifickysten til \$9.50 og til Skandinavien til omkring \$25.-.

Fra Koksichang søges Tonnage til Vestindien til \$12.- for Ris, og fra Rangoon er Befragterne i Markedet for Tonnage til Antwerpen-Rotterdam for Ris og/eller Bran til omkring 75/-.

De indiske Markeder er stadig aabne for Tonnage for Linsød og Kerner saavel til U.K. som til Continentet. En neutral Baad sluttedes fra Madraskysten til Antwerpen eller Rotterdam til 70/-.

Forholdene paa de europæiske Markeder er i det store og hele uforandrede. Raterne for Kul og Koks fra England til Skandinavien har været svagt vigende, men Udviklingen i denne Fart vil jo iøvrigt afhænge fuldstændigt af, hvorledes og hvordan Krigsforholdene i Nordsøen udvikler sig.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgsel efter Tonnage noget bedre, specielt hvad stor Dieseltonnage angaar. I Transpacific Trade noteres i Dag \$3.50 for 12½ Knobs Motorskib, Levering og Tilbagelevering Japan.

Vestindiafarten er relativ daarlig. Der er sluttet en 4000 Tonner til \$2.60, men selv dette kan næppe gennemføres i Dag.

Gummi paa Markederne i London, medens det til Gengæld leverer visse Varer til England, fortrinsvis Tømmer. Da et stort Anlal russiske Havne er lukkede af Is fra Slutningen af Oktober, er det nødvendigt, at den Skibstonnage, der ligger i disse Havne, kan blive lastet og udklareret, inden Isvinteren indtræder. Dette vil være saa meget mere nødvendigt, som den Tilbageholdelse af Eksportbevillinger, der blev foretaget ved Krigens Begyndelse, har bevirket, at en Del Ladninger af Tømmer er blevet forsinkede. Forhandlingernes Formaal har været at fremskynde Udstedelse af Udførselsbevillinger fra Englands Side for de Varer, som Sovjetrusland behøver, mod at Rusland frigiver de Varer, der er bestemt til England. Den Tin, som Rusland aftager, bliver for største Parten betalt ratevis i Henhold til langfristede Handelskontrakter. Den Mængde, der er i Ordre, betragtes ikke som særlig stor, men som normal.

Grunden til, at Forsyningsministeriet har deltaget i Forhandlingerne og underskrevet Overenskomsten er, at Forsyningsministeriet har Kontrol over Raastoffer. Noget af det Træ, der skal leveres, kommer fra Murmansk, og det andet fra Hvidehavets Havne. Det bestaar fortrinsvis af blødt Træ og Pilprops. Alle Priserne paa Træ, Tin og Gummi er blevet fastlagt. Der opgives endnu intel Tal paa den Mængde, der vil blive afskibet i nogen af Retningerne. Men det forlyder, at Værdien af Udførselen vil være nøjagtig ens fra begge Sider.

Ministeren for den økonomiske Krigsførelse har holdt sig fuldtud i Kontakt med disse Forhandlinger. Det ventes, at de kun har været de første af en Række Forhandlinger med Rusland. Overenskomsten blev undertegnet i Forsyningsministeriet forleden af de sovjetrussiske Myndigheders Repræsentant Filin og Forsyningsminister Burgin. Det er muligt, at denne Overenskomst vil komme paa Tale i Underhuset.

#### Eksamensresultater

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler:

Ved de i Efteråret 1939 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

I Aalborg indstillede sig til den almindelige Maskinisteksamen 28 Eksaminander, hvoraf 26 bestod.

I Esbjerg indstillede sig til den almindelige Maskinisteksamen 22 Eksaminander, som alle bestod.

#### Fareomraade

Handelsministeriet meddeler:

I Henhold til Meddelelse fra det tyske Gesandtskab er der i Østersøens vestlige Del erklæret et Fareomraade begrænset af den danske Søterritorialgrænse og nedenstaaende Punkter:

54° 34' N, 12° 3.9' Ø. 54° 26.4' N, 12° 28.1' Ø. 54° 22.4' N, 12° 24' Ø. 54° 30.45' N, 11° 58.3' Ø.

Skibsarten advares imod at besejle dette Omraade. Ved den tyske Kyst er Gennemsejling mulig ved Hjælp af Lods.

Lodser for Skibe, der kommer Vest fra, befinder sig paa Pladsen 54° 23.3' N, 12° 18.8' Ø, og for Skibe, der kommer Øst fra paa Pladsen 54° 29' N, 12° 23.2' Ø.

Ifølge Meddelelse fra Marineministeriet er Fyrskibet Gedser Rev ikke i Virksomhed og vil den 16. d. M. blive inddraget.

#### Post- og Telegrafspørgsmaal

Handelsministeriet meddeler:

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet har under 13. d. M. meddelt følgende:

Private Telegrammer til *Fransk Vestafrika* (Fransk Guinea og Senegal m. v.) skal affattes i klart Sprog og indtages kun paa Afsenderens Risiko.

Private Telegrammer til *Frankrig og Algier* skal affattes i klart Sprog (Fransk, Tysk, Engelsk, Arabisk, Spansk, Italiensk, Polsk, Portugisisk og Russisk).

I *norske Havne* (herunder militære Havne) er al Radio-korrespondance fra Handelsskibe forbudt.

Skibe, der befinder sig paa norsk Søterritorium, maa — bortset fra Nødtrafik — kun benytte deres Radiosender til Korrespondance med norske Kyst- og Landstationer eller med en Skibsstation tilhørende den norske Marine.

#### »Cap Norte« kapret

Den tyske Damper »Cap Norte«, 13,615 Tons, er blevet kapret i det sydlige Atlanterhav, efter at det var lykkedes

den at slippe bort fra Pernambuco den 17. September. Dampere blev kapret af engelske Krigsskibe. Den afgik fra Brasilien antagelig for at bringe Forsyninger til det Skib, som foretager Razziaer mod Handelsskibe. Det meddeltes den 22. September fra New York, at »Cap Norle«, der medførte en Ladning Levnedsmidler og Petroleum, var afgaaet fra Brasilien med ukendt Bestemmelsessted, men det antages, at den skulde sætte sig i Forbindelse med Korsaren og senere afgaa til Vladivostock.

Churchills Meddelelse i Underhuset forleden om, at den engelske Flaade i Ugen indtil den 9. Oktober havde frataget Fjenden 13,615 Tons, stemmer med »Cap Norle«s Tonnage.

#### Alle sydfinske Havne lukket

Den finske Regering har vedtaget at lukke alle sine Havne langs den finske Sydkyst mod den finske Bugt for finske Skibe. Grunden er, at disse Skibe ved at anløbe de sydfinske Havne, der grænser til den finske Bugt, i en kommende Konflikt vilde udsætte sig for Opbringelse.

Derfor skal alle finske Skibe i Øjeblikket anløbe Åbo og ligeledes alle Havne i den botniske Bugt Norden for Åbo. De sydfinske Havne Helsingfors Hangö, Borgå, Kotka og Wiborg, er aabne for al Skibsfart, altsaa den skandinaviske Skibsfart, Sverige, Danmark og Norge og, om det skulde være nødvendigt, ogsaa for Tyskerne, men ikke for Finnerne.

#### Norsk Dampers minesprængt

Norsk Dampers »Gressholm« paa Rejse fra Stavanger til Antwerpen er Fredag Nat stødt paa en Mine i Nordsoen. Tre Mand af Besætningen dræbtes, medens otte Mand blev reddet af den finske Dampers »Enmi« og bragt til Amsterdam.

#### Tak til Sømændene

Repræsentanter for Dansk Sømandsmission i fremmede Havne, samlet til Aarsmøde i Fredericia, ønsker at sende en Hilsen til vore danske Søfolk, der i denne svære Tid passer deres Dont og vover Livet for os herhjemme. En Tak for deres pligtro og modige Indsats, en Bøn til Gud om, at han vil holde dem i sin Varetægt og være dem nær i Farens Stund.

#### 20—30 Miner indfanget i Faksebugten

Paa Grund af Minefaren, som med den vedvarende Østenvind er stadig voksende i sydøstjællandske Farvande, har Marinens Søminevæsen givet et Hold Minerør fast Station i Rødvig paa Stevns. Desuden har der som bekendt i nogen Tid været stationeret et Hold i Stege. I den senere Tid har Minerørerne indfanget og uskadeliggjort 25—30 drivende Miner i Faxe Bugt og Farvandet ved Møen. Ingen andre Steder i de danske Farvande optræder Drivminerne saa talrigt som her, men iøvrigt har Søminevæsenet Mandskab parat forskellige andre Steder.

#### New-zealandske Indførselsbestemmelser

Ifølge en fra den new-zealandske Regering udsendt Meddelelse vil der ikke kunne udstedes supplerende Licenser til Importørerne til Dækning af Stigning i Pris, Fragt og Forsikringsomkostninger for de importerede Varer. Det anføres heri ligeledes, at ved Udstedelsen af Importlicenser skal Omregningskursen, naar Indkøbene er foretaget i udenlandsk Valuta, være Kursen paa Afskibningsstidspunktet.

#### Skibssalg

3-m. Motorfiskerfartøj »Steady« af København er af Rederiaktieselskabet »Gunbjørn« i Likvidation solgt til Ing. Einar Philip Foss, Charlottenlund.

»Steady« er identisk med Fisketransportskibet »Th. Stauning«, som i 1932 byggedes paa Ring-Andersens Træskibsværft i Svendborg til »Isvirki« paa Færøerne, og siden har fort en omtumlet Tilværelse.

#### Jul paa Havet

Vi nærmer os allerede Jul, og det første Julehefte har vist sig. Det er »Vikings«s »Jul paa Havet«. Naar vi dertil føjer: det virkelig smukke danske Julehefte, saa har det været det Motto, hvorunder »Vikings«s Redaktion har samlet det hidtil største Julehefte, skabt af Søens Folk og skabt for Søens Folk, et Hefte, som enhver med Glæde vil eje og modtage som Gave, med sin enesteaaende Samling af Farvebilag af Danmarks største maritime Kunstnere den rette Gave. Det bringer en Rigdom af interessante, spændende og virkningsfuldt skrevne Fortællinger. Naar »Jul paa Havet« udkommer allerede den 15. Oktober,

er dette en fastslaaet Dato, som er nødvendig, for at alle Søens Venner rundt omkring i Verden kan naa at faa dette smukke Hefte, inden Julens Højtid staar for Døren. Det er trykt paa det fineste Kunsttrykpapir og med et Farveomslag fremstillet af specielt Karton, kort sagt et Hefte med sin egen Stemning, et værdigt Udtryk for Søens Sag, et Hefte, der sikkert vil finde Vej til talrige af Søens Folk.

#### Købstædernes Havnebestyrelser

Der er af Indenrigsministeriet truffet principiel Afgørelse i en Sag, som har Interesse for mange Købstæders Havnebestyrelser. Det drejer sig om, hvorvidt man kan udvide et Havneudvalg med Medlemmer udenfor Kommunalbestyrelsen uden at give dem Stemmeret i Havneudvalget.

Sagens Forhistorie er, at Borgmester Albrechtsen i Køge i December Maaned 1938 anmodede den derværende Handelsstandsforening om at gaa med til en saadan Udvidelse, dog saaledes, at Handelsstanden skulde afstaa fra den Ret, som Foreningen ifølge Prgf. 10 i Lov om Købstadkommuners Styrelse har til at indstille de Medlemmer, som skal vælges udenfor Kommunalbestyrelsen. Borgmesteren ønskede, at Handelsstandsforeningen kun skulde besætte den ene af de to Pladser, der var Tale om, medens Arbejds mændene skulde besætte den anden Plads. Handelsstandsforeningen svarede dengang, at man godt vilde gaa med, men at man krævede Stemmeret for disse Medlemmer, hvad man i Henhold til Loven mente at have Krav paa. Borgmesteren sagde Nej. Handelsstandsforeningen rettede derefter Anmodning til Indenrigsministeren om nærmere Oplysning af Problemet, og nu har Indenrigsministeriet efter Forhandling med Købstadforeningens Bestyrelse, Ministeriet for offentlige Arbejder og Amtmanden over Københavns Amt meddelt, at saadanne Medlemmer, som et Havneudvalg udvides med i Henhold til den her nævnte Lovs Prgf. 10, skal være stemmeberettiget. Endvidere siger Ministeriet, at Lovens Bestemmelser ikke ved Underhaandsaftaler maa fraviges. Det vil altsaa sige, at Handelsstandsforeningen alene har Ret til at indstille de Mænd, der skal tiltræde et eventuelt udvidet Havneudvalg. Forholdet skal være det, at man i flere forskellige Byer har saadanne Underhaandsaftaler, som Afgørelsen altsaa gaar imod.

#### Fiskeriberetning for Aaret 1938

— heri Fiskeristatistik fra Færøerne — udgivet af Fiskeridirektoratet, er udsendt i disse Dage.

Det hedder bl. a. deri:

Totaludbyttet af Fangsten som Helhed er for Aaret 1938 opgjort til ca. 87.953.000 kg — ca. 42.723.000 Kr. imod ca. 88.480.818 kg — ca. 39.809.000 Kr. i 1937.

I Forhold til 1937 gav:

Vestkyst- og Nordøstfiskeriet .....	+ 2.336.000 Kr.
Farvandene indenfor Skagen .....	+ 656.000 -
Limfjorden .....	÷ 57.000 -
Ringkøbing og Nissum Fjorde .....	÷ 20.000 -

I 1938 blev Udbyttet af Fisk og Krebsdyr ca. 86.705.000 kg — ca. 42.673.000 Kr. imod ca. 86.289.000 kg — ca. 39.750.000 Kr. i 1937, og der har saaledes i 1938 været en Fremgang saavel i Vægt som Værdi paa henholdsvis ca. 400.000 kg og ca. 2,9 Mill. Kr.

Den samlede Fiskeriflaade bestod mod Udgangen af 1938 af ca. 15.440 Fartøjer og Baade; heraf var 5 over 55 Br. Tons, 854 var mellem 55 og 15 Br. Tons og 2.218 mellem 15 og 5 Br. Tons; Resten var alle under 5 Br. Tons. Af Fartøjerne var 6.418 Motorfartøjer. Den samlede Værdi af Fartøjsmateriellet er skønsmæssigt ansat til 37,9 Mill. Kr. Værdien af Fiskeredskaber er opgjort til ca. 17,8 Mill. Kr.

Der udførtes ca. 55,6 Mill. kg ferske Fiskevarer til en Værdi af ca. 36,1 Mill. Kr. i 1938 imod ca. 55,1 Mill. kg og ca. 32,8 Mill. Kr. i 1937. Indførslen af Fiskevarer (efter Fradrag af Reexport) var i 1937 vurderet til ca. 8,3 Mill. Kr.; ca. 4,3 Mill. Kr. heraf repræsenterer Værdien af tilført fersk Fisk, for største Delen landet af svenske Fiskere direkte fra Søen. Af Fiskehermetik indførtes til Forbrug for ca. 0,8 Mill. Kr., af Fiskemel og Medicin. Tran for ca. 2,5 Mill. Kr. i 1937.

Rednings-skibene har i Aarets Løb været tilkaldt til Assistance for Kystfiskerne 10 Gange, og der er ved disse Lejligheder ydet Hjælp til 3 Kystbaade og en større Dæks-

## Skagen Sætte- & Fiskeskipperskole

modtager Elever til Sætteskipperproven i Slutningen af Oktober, til Kystskipperproven efter Nytaar.

B. Michelsen, Bestyrer.

## KOGEKASSER TIL REDNINGSBAADE, AUT.

Stk. Kr. 30,00

VALD. PETERSEN & SØNNER, SVENDBORG



**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
 Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder  
**HELSINGFORS (Finland)**  
 Filialkontor HANGØ  
 Skibsredere, Skibsmæglere      Befragtning og Spedition

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

baad; endvidere er der i 64 Tilfælde ydet Hjælp til Fiskerfartøjer paa Grund af Motorhavari, Grundstødning, Isforhold o. lign., ligesom der er deltaget i Eftersøgning efter udeblevne Fiskerfartøjer.

Det nybyggede Redningsskib »F. V. Mortensen« er indgaaet i Tjenesten i Esbjerg.

#### Nyordning af Donaukommissionen

Den europæiske Donau-Kommission blev 1856, efter Krimkrigen, stiftet af Stormagterne ved Fredskonferencen i Paris. Dens Opgave var at gøre den nedre Del af Donau og dens Munding sejlbare for søgaaende Skibe, installere Fyr og Somærker, organisere Lødstjeneste og i det hele taget indføre ordnede Forhold til Fordel for international Skibsfart.

Flodomraadet, der var underlagt Kommissionens Administration, blev efterhaanden fra Mundingen udstrakt til Havnebyerne Galatz og Braila, saaledes at 150 km af Floden var under internationalt omfattende Reguleringsarbejde, der efterhaanden er blevet udført, dels ved Mundingen ved Bygning af Ledediger ud i Sorlehavel, dels i Flodens nedre Løb ved Gennemskæring af Krumninger, hvorved Sejllobet er blevet rettet ud og gjort 22 km kortere.

I de 83 Aar, der er forløbet siden Kommissionens Stiftelse, har dens tekniske Tjeneste været ledet af ialt 5 Chefingeniører, hvoraf de 3 har været danske:

Carl Kühl, assisterende Ingeniør fra 1870 til 1874; Chefingeniør fra 1874 til 1908; konsulterende Ingeniør for Kommissionen fra 1908 til sin Død 1919.

Eugene L. C. Magnussen, assisterende Ingeniør fra 1875 til 1908; Chefingeniør fra 1908 til sin Død 1919.

Knud Magnussen, assisterende Ingeniør fra 1921 til 1935; Chefingeniør fra 1935 til 1939; konsulterende Ingeniør fra 1939.

Efter at Rumænien ved Versaillesfreden havde faaet sit Omraade betydeligt udvidet, blev der fra rumænsk Side rejst stadig stærkere Krav om en Revision af de Traktater, som dannede Grundlaget for Kommissionens Bestaaende, idet det blev hævdet, at Landet var i Stand til paa betryggende Maade at varetage saavel de søretslige som de tekniske Interesser, som er knyttet til Donaumundingen.

I Overensstemmelse med de derved trufne Bestemmelser overdrog Kommissionen den 13. Maj d. A. en Del af sine Tjenester, deriblandt Lødvæsenet og den tekniske Tjeneste, til den rumænske Regering.

Som Følge af denne Ordning er Ingeniør Knud Magnussen derfor efter at have afsluttet Overdragelsen af Tjenesten til de rumænske Myndigheder rejst tilbage til Danmark for at bosætte sig.

De omlatte Overenskomster indeholder nærmere Bestemmelser om den europæiske Donau-Kommissions fremtidige Virksomhed, som nærmest bliver Kontrol af Skibsfarten paa Donaus nedre Løb og af de tekniske Arbejder, der, som nævnt, i Fremtiden skal udføres af den rumænske Stat.

En Komité af raadgivende Ingeniører skal bistaa Kommissionen paa dette sidste Omraade, og hvert Land repræsenteret udnævner et Medlem af Komitéen.

Den engelske Regering har udnævnt Ingeniør Knud Magnussen som dens raadgivende Ingeniør i denne Komité.

#### Finsk Tømmerdamper minesprængt

Den finske Tømmerdamper »Indra« er stødt paa en Mine Nord for Midland paa Øen Terschelling. Skibets Besætning blev taget om Bord paa to andre finske Skibe, men første Maskinmester druknede, da »Indra« stødte paa Minen. To Mand er indlagt paa Hospitalet i Ymuiden, men deres Saar er ikke farlige. Ialt blev 6 Mand saaret.

#### Var der Fejl ved Fyret?

Forrige Tirsdag blev der holdt Søforhør i Svendborg over Besætningen paa MS »Cornwall« af Svendborg i An-

ledning af Skibets Grundstødning ved Holmøgadd den 21. f. M.

For »Cornwall«s Rederi, A. E. Sørensen, var mødt Befragter Ebbesen, og for Kaskoassurandørerne, Søassuranceforeningen »Ærø« var mødt Havariexpert Stegmann.

»Cornwall«s Kaptajn, L. M. Madsen, forklarede, at Styrmanden havde haft Vagt fra Kl. 24 den Nat, Grundstødningen skete. Da Kaptajnen kom op paa Broen ved 3-Tiden, var Skibet ved at vende, og det mærkedes samtidigt, at Skibet huggede i Grunden og ikke vilde lystre Roret. Det huggede haardt i Grunden i ca. ½ Time, men stod ikke fast. Da Skibet igen var kommet flot, viste det sig læk, og det besluttedes at søge Nødhavn i Umeå, hvorfra det, efter at der var foretaget en midlertidig Reparation, fortsatte Rejsen til Svendborg, hvor det nu skal repareres. Skaden er ret betydelig, idet der skal paasættes ny Køl. Aarsagen til Grundstødningen kunde Kaptajnen intet oplyse om. Straks da han kom paa Dækket, kunde han se den grønne Vinkel fra Berggudens Fyr, og dette skulde ikke være muligt paa det Sted, hvor Skibet grundstødte, saa der har muligvis været en Fejl ved Fyret.

#### 50 Aars Jubilæum

D. C. Endert jr., administrerende Direktør for Rotterdam Dockyard Company, der er velkendt i Skibsfartskredse Verden over, fejrer 1. November sit 25 Aars Jubilæum.

Under Mr. Enderts Ledelse har Selskabet bygget praktisk talt enhver Slags Skibe, fra Undervandsbaade til Krydsere, alle Typer Fragtbaade, Tankers og Passagerskibe, deriblandt »Nieuw Amsterdam« for Holland—America-Linien. Mr. Endert beklæder en lang Række Tillidshverv indenfor hollandsk Skibsfart og er kendt og afholdt overalt, hvor hans Selskab har Forbindelser.

#### 75 Aar

Den 20. Oktober fylder tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn Erik Hansen Rasmussen, 75 Aar. Kaptajn Rasmussen, der er bosiddende i Marstal, gik i Land 1921, og har efter den Tid været Forhyringsagent i Marstal.

#### 60 Aar

Tidligere Fører i D/S »Norden«, Kaptajn S. C. Henriksen, fylder den 30. Oktober 60 Aar. Kaptajn Henriksen maatte af Helbredshensyn forlade Søen 1930, og er nu bosiddende i Marstal.

#### 50 Aar

Fører i D/S »Pacific«, Kaptajn Hans Petersen, fylder den 24. Oktbr. 50 Aar. Kaptajn Petersen er Fører af s.s. »Oslo«.

#### Dødsfald

Kaptajn Wilkens, Sønderborg, der var Leder af Mommark Færge og Mommark Færgegaard, er død, 53 Aar gl.

Den kendte Bergens-Reder, Konsul Adolph Halvorsen, er afaaet ved Døden, næsten 80 Aar gammel. For 50 Aar siden startede Konsul Halvorsen sit eget Rederi, som han drev frem til en ledende Stilling og disponerede under Højkonjunkturen over ikke mindre end 16 Skibe.

Konsul Halvorsen var i mange Aar en meget benyttet Mand i Organisationslivet, og nedlagde et stort Arbejde i saavel norske som andre skandinaviske og internationale Rederisammenslutninger. Han var med til at stifte Norges Rederforbund, tog senere Initiativet til Starten af Trælastgruppen og Frugtskibsgruppen. I Aarenes Løb deltog han i Arbejdet indenfor en Række Komitéer og Kommissioner, og i danske Kredse vil han blandt andet være kendt som Medlem af Hovedstyret for Nordisk Skibsrederforening og som Vicepræsident i The Baltic and International Maritime Conference.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**CHR. MØLLER A/S**  
Amaliegade 49 København K.PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

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

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LØSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVRDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zeeica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSSEN · YMUIDEN**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
H. C. BORCH  
KØBENHAVN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldebodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 18. Oktober 1939.

Nr. 47.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst* samt *Australien og Stillehavet*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *PARENTES*, saafremt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en *Øjehøjde* af *5 Meter*. *Højder og Dybder* er angivet i *Meter (m)*, *Afatande* i *Semil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende*, og *de, der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

Med dette Nummer følger 1 Kortskitse:

Kort over *Mindefeltet Gedser—Dars* ifølge E. f. S. Nr. 47/3055 1939.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 25. *Island, østlige Del*. Maalestok 1 : 600 000. Ny Udgave 1939.  
Pris: Kr. 4,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 25. *Island med omliggende Flak, Østlige Blad*. Maalestok 1 : 550 000.  
Udgave 1917.

## Danmark.

### 3054. Oplysning om Tvangslodsning paa Københavns Red.

Marineministeriet bekendtgør den 14. Oktober 1939 følgende:

Fra og med den 15. ds. vil Udgifterne ved Tvangslodsning i Anledning af Neutralitetsforanstaltningerne paa *Københavns Red* delvis være at afholde af *Skibene selv*, herfra dog undtaget *Skibe*, der sejler i fast indenrigs Fart og i fast Sundfart paa *svenske Havne* samt *Skibe* paa og under 150 Brutto Register Tons, for hvilke *Skibes Vedkommende Statskassen* afholder hele Udgiften ved Lodsningen.

Betalingen for Tvangslodsningen beregnes efter særlig Takst.

Punkt 5 i Marineministeriets Bekendtgørelse af 4. f. M. (E. f. S. Nr. 37/2622 1939), hvorefter den omhandlede Lodsning indtil videre vilde blive udført uden Betaling for *Skibene*, ophæves.

(E. f. S. Nr. 37/2622 1939.)

### I. Østersøen.

### 3055. Østersøen. Gedser Rev—Dars. Minespærring udlagt. Oplysning om Lods-tjeneste. Advarsel.

I Henhold til Meddelelse fra det *tyske Gesandtskab* er der i *Østersøens W.-lige Del* erklæret et *Fareomraade* begrænset af den *danske Søterritorialgrænse* og en Linie gennem følgende Punkter:

- a.  $54^{\circ} 34' N. 12^{\circ} 03',_9 E.$  c.  $54^{\circ} 22',_4 N. 12^{\circ} 24' E.$   
 b.  $54^{\circ} 26',_4 N. 12^{\circ} 28',_1 E.$  d.  $54^{\circ} 30',_{45} N. 11^{\circ} 58',_3 E.$   
 Skibsfarten advares imod at besejle dette Omraade.  
 Ved den *tyske* Kyst er Gennemsejling mulig ved Hjælp af Lods.  
 Lods for Skibe, der kommer W. fra befinder sig paa Pladsen  $54^{\circ} 23',_3 N. 12^{\circ} 18',_8 E.$  og for Skibe, der kommer E. fra paa Pladsen  $54^{\circ} 29' N. 12^{\circ} 23',_2 E.$   
 (Kort Nr. 186 og 187.)

3056. Danmark. Gødser Rev Fyrskib inddraget.  
 Fyrskibet *Gødser Rev* paa c.  $54^{\circ} 27' N. 12^{\circ} 11' E.$  er inddraget.
3057. (T). Sverige S.-Kyst. Falsterborev. Hildagrund SW. Sømærke flyttet.  
 (U. f. s. Nr. 43/2739. Stockholm 1939.)  
 Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $55^{\circ} 18',_{05} N. 12^{\circ} 47',_{70} E.$  er flyttet til  $55^{\circ} 18',_{13} N. 12^{\circ} 47',_{53} E.$   
 (Kort Nr. 132, 187, 130, 188, 180, 125 og 126.)
3058. Sverige S.-Kyst. Smygehuk SSW. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.  
 (U. f. s. Nr. 44/2749. Stockholm 1939.)  
 Vraget, der laa sunket paa c.  $55^{\circ} 17',_9 N. 13^{\circ} 18',_4 E.,$  er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.  
 (E. f. S. Nr. 41/2717 1939.)
3059. (T). Sverige S.-Kyst. Sandhammaren. Lystønde udlagt.  
 (U. f. s. Nr. 44/2748. Stockholm 1939.)  
 En sortmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $10^s,$  Blink  $1^s,$  Mørke  $9^s,$  er udlagt paa c.  $55^{\circ} 19',_6 N. 14^{\circ} 14',_7 E.,$  4 Sm  $150^{\circ}$  fra *Sandhammaren* Fyr.  
 (Kort Nr. 189, 188, 180 og 181.)
3060. Sverige. Ölandsrev Fyrskib genudlagt.  
 (U. f. s. Nr. 44/2746. Stockholm 1939.)  
 Fyrskibet *Ölandsrev* paa c.  $56^{\circ} 07' N. 16^{\circ} 34' E.$  er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 35/2676 1939.)
3061. (T). Sverige. Bottniska Bugt. Finngrundet Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 (U. f. s. Nr. 44/2741. Stockholm 1939.)  
*Finngrundet* Fyrskib paa c.  $61^{\circ} 04' N. 18^{\circ} 40' E.$  er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Reservefyrskibet viser samme Fyrkarakter og afgiver samme Taagesignaler som Hovedfyrskibet, men er ikke forsynet med Luftmembran, Undervandsmembran og Radiofyr.  
 (E. f. S. Nr. 41/2720 1939.)
3062. Finland. Finske Bugt. Viipuri. Ämmänkivi Fyr forandret.  
 (U. f. s. Nr. 28/872. Helsingfors 1939.)  
*Ämmänkivi* Fyr paa  $60^{\circ} 41' 53'' N. 28^{\circ} 44' 12'' E.$  er forandret og lyser nu, som følger:  
 1. Rødt i Pej. fra c.  $231^{\circ}$  til c.  $299^{\circ}.$  3. Grønt i Pej. fra c.  $15^{\circ}$  til c.  $39^{\circ}.$   
 2. Hvidt i — - c.  $299^{\circ}$  - c.  $15^{\circ}.$  4. Hvidt i — - c.  $39^{\circ}$  - c.  $231^{\circ}.$   
 Iøvrigt uforandret.

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

3063. Danmark. Sundet. Julebæk Fyr atter i Orden.  
*Julebæk* Vinkelfyr paa c.  $56^{\circ} 04' N. 12^{\circ} 35' E.$  er atter i Orden og lyser med normal Fyrkarakter.  
 (E. f. S. Nr. 46/3050 1939.)

**3064. Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende. Kontrolafstrygning.**

Handelsministeriet har foranlediget foretaget en Kontrolafstrygning i *den gravede Rende i Drogden* i Juli—August d. A. Det afstrøgne Omraade omfatter Renden mellem  $55^{\circ} 35' 06''$  N. og  $55^{\circ} 35' 26''$  N., paa W.-Siden til 10 m og paa E.-Siden til 40 m fra Kanten, og er afstrøget til en Dybde af 8,0 m ved daglig Vande uden at nogen Hindring er paatruffet.

**3065. (T). Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 44/2753. Stockholm 1939.)

Fyrskibet *Malmö redd* paa c.  $55^{\circ} 38'$  N.  $12^{\circ} 57'$  E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren er uforandret. Taagsignal afgives med Klokke, Fire-Slag mindst hver 2<sup>s</sup>. Naar Færge til *Malmö* ventes at passere, affyres under usigtbart Vejr et Kanonskud hver 4<sup>s</sup> i Løbet af en halv Times Tid.

(E. f. S. Nr. 35/2585 1939.)

**3066. Sverige. Sundet S.-lige Del. Afmærkning midlertidig forandret. Rettelse til E. f. S. Nr. 44/2890 1939.**

(U. f. s. Nr. 40/2805. Stockholm 1939.)

Pkt. 2 i E. f. S. Nr. 44/2890 1939 rettes til:

En rød Stage med 1 nedadvendt Kost er udlagt paa  $55^{\circ} 20',_{43}$  N.  $12^{\circ} 42',_{80}$  E. (Kort Nr. 132, 130, 137, 188, 125, 126, 180 og 181.)

**3067. (T). Sverige. Sundet S.-lige Del. Nyt Løb afmærket.**

(U. f. s. Nr. 44-Tillæg. Stockholm 1939.)

Et nyt Løb med en mindste Dybde af 7,2 m er etableret fra *Hildasgrund* (S. for *Falsterborev*), W. om *Viraggrund* og *Ramsan*, gennem *Lillgrundsrännan* og videre N. paa til *Flinterenden*.

Foruden de tidligere bekendtgjorte Forandringer i Afmærkningen i dette Farvand er nedennævnte Sømærker udlagt, som følger:

- a. En Stage paa  $55^{\circ} 28',_{16}$  N.  $12^{\circ} 45',_{30}$  E.
- b. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 29',_{02}$  N.  $12^{\circ} 46',_{17}$  E.
- c. En Stage paa  $55^{\circ} 29',_{90}$  N.  $12^{\circ} 47',_{23}$  E.
- d. En rød Stage med 3 opadvendte Koste paa  $55^{\circ} 30',_{70}$  N.  $12^{\circ} 48',_{77}$  E.
- e. En Stage paa  $55^{\circ} 30',_{75}$  N.  $12^{\circ} 48',_{68}$  E.
- f. En Stage paa  $55^{\circ} 31',_{05}$  N.  $12^{\circ} 48',_{85}$  E.
- g. En Stage paa  $55^{\circ} 31',_{90}$  N.  $12^{\circ} 49',_{18}$  E.
- h. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 31',_{90}$  N.  $12^{\circ} 49',_{30}$  E.
- i. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 32',_{19}$  N.  $12^{\circ} 49',_{43}$  E.
- j. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 32',_{57}$  N.  $12^{\circ} 49',_{41}$  E.
- k. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 34',_{30}$  N.  $12^{\circ} 48',_{70}$  E.

(E. f. S. Nr. 44/2890, 46/3004, 46/3005, 47/3057 og 47/3066 1939. Kort Nr. 132, 130, 125 og 180.)

**3068. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrømmen. Oplysning om Vrag.**

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 46/3006 1939 meddeles, at Vraget af Restaurationsprammen nu ligger sunket i 2,2 m Vand paa  $55^{\circ} 07'$  ( $29''$ ) N.  $12^{\circ} 14'$  ( $42''$ ) E. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt tæt E. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 46/3006 1939.)

**3069. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvshaleløb. Nyt Sømærke udlagt.**

En hvid Stage med 1 Halmvisk er udlagt i 2,8 m Vand paa  $55^{\circ} 01'$  ( $45''$ ) N.  $12^{\circ} 13'$  ( $15''$ ) E., ved SE.-Siden af Renden.

(Kort Nr. 161. Søm.-Fort., Side 79.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 3070. Sverige. Kattegat. Kullen—Vinga. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.

(U. f. s. Nr. 43/2740. Stockholm 1939.)

E. f. S. Nr. 42/2776 1939 annulleres og erstattes med:

Som Afmærkning for et Neutralitetsløb indenfor svensk Søterritorium er midlertidig udlagt følgende Sømærker:

1. En sort Stage med 2 Balloner paa  $56^{\circ} 18',_{70}$  N.  $12^{\circ} 24',_{20}$  E., WNW. for *Kullen* i dybt Vand.
2. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 18',_{32}$  N.  $12^{\circ} 39',_{87}$  E., midt i *Skælderviken* i dybt Vand.
3. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 28',_{83}$  N.  $12^{\circ} 38',_{45}$  E., NE. for *Hallands Väderø* i dybt Vand.
4. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 29',_{65}$  N.  $12^{\circ} 51',_{34}$  E., i den SE.-lige Del af *Laholmsbugten* i dybt Vand.
5. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost paa  $56^{\circ} 33',_{91}$  N.  $12^{\circ} 53',_{93}$  E., W. for *Lagagrundet* (5,7 m).
6. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 35',_{03}$  N.  $12^{\circ} 51',_{85}$  E., i den NE.-lige Del af *Laholmsbugten* i dybt Vand.
7. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 47',_{00}$  N.  $12^{\circ} 31',_{30}$  E., S. for *Marsten Varde* i dybt Vand.
8. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 50',_{55}$  N.  $12^{\circ} 25',_{10}$  E., SW. for *Falkenberg* i dybt Vand.
9. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 54',_{61}$  N.  $12^{\circ} 18',_{00}$  E., WSW. for *Morups Tånge* i dybt Vand.
10. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 59',_{35}$  N.  $12^{\circ} 15',_{76}$  E., SW. for *Bergs Rev* i dybt Vand.
11. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 04',_{45}$  N.  $12^{\circ} 09',_{33}$  E., W. t. N. for *Rödskär Varde* i dybt Vand.
12. En rød Stage med en opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 09',_{00}$  N.  $12^{\circ} 05',_{00}$  E., WSW. for *Klåback Fyr* i dybt Vand.
13. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 12',_{02}$  N.  $12^{\circ} 01',_{58}$  E., E. for *Fladen Fyrskib* i dybt Vand.
14. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 15',_{68}$  N.  $11^{\circ} 57',_{70}$  E., NE. for *Fladen Fyrskib*.
15. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 21',_{37}$  N.  $11^{\circ} 48',_{00}$  E., SW. for *Hallands Svartskär* i dybt Vand.
16. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 23',_{88}$  N.  $11^{\circ} 46',_{18}$  E., W. for *Grunden Lången* (9 m).
17. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 27',_{38}$  N.  $11^{\circ} 44',_{11}$  E., S. for *Tistlarna* i dybt Vand.
18. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 29',_{97}$  N.  $11^{\circ} 40',_{10}$  E., WSW. for *Tistlarne*.
19. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 34',_{52}$  N.  $11^{\circ} 37',_{32}$  E., NE. for *Vinga Fyrskib* i dybt Vand.

(Kort Nr. 131, 130, 101, 102, 125, 100 og 92.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

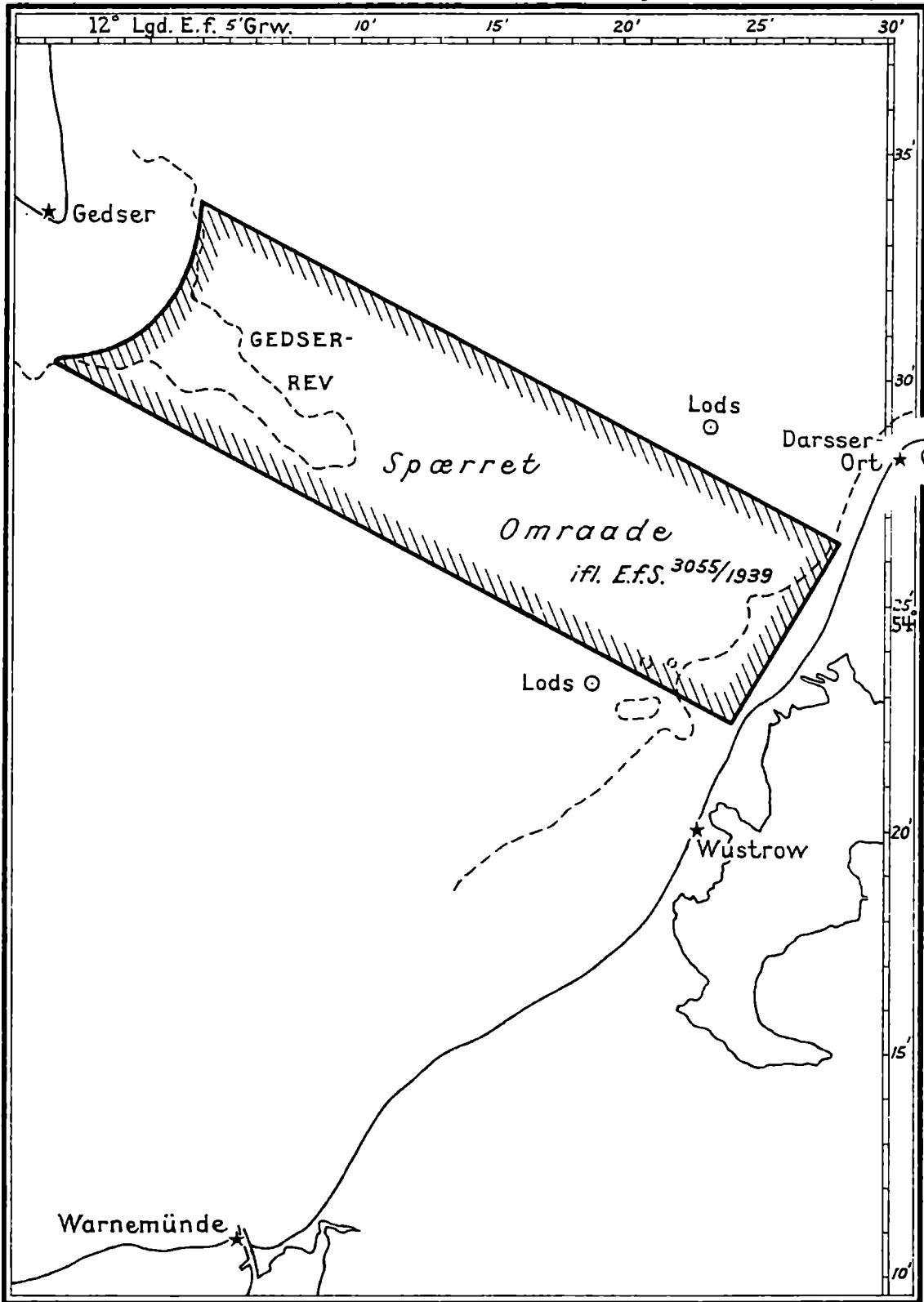
## 3071. Rusland. Hvide Hav. Fyr slukket.

(N. t. M. Nr. 2208. London 1939.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 43/2857 1939 meddeles, at nedennævnte Fyr i Nærheden af det i nævnte E. f. S. omtalte forbudte Omraade er slukket:

<i>Tarkhanov Fyr</i>	paa c.	$68^{\circ} 30'$ N.	$43^{\circ} 37'$ E.
<i>Salnitski Fyr</i>	— c.	$68^{\circ} 09'$ N.	$44^{\circ} 12'$ E.
<i>Konushinski Fyr</i>	— c.	$67^{\circ} 14'$ N.	$43^{\circ} 46'$ E.
<i>Kiiski Fyr</i>	— c.	$67^{\circ} 39'$ N.	$44^{\circ} 09'$ E.

(E. f. S. Nr. 43/2857 1939.)



- 3072. Rusland. Hvide Hav. Yarengski Horn. Oplysning om Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 2154. London 1939.)
1. En hvid- og rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $1\frac{1}{2}$  s., er udlagt 3,7 Sm 47° fra *Pertominski* Kirke, som er beliggende paa c. 64° 47' N. 38° 26' E.
  2. Tønden 2,5 Sm 353° fra den i (1) nævnte Kirke er ombyttet med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2 s.
  3. Spirtønden 3,2 Sm 42° fra den i (1) nævnte Kirke er permanent inddraget.
- 3073. Rusland. Hvide Hav. Cape Letni Orlov W. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 2187. London 1939.)  
Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Cape Letni Orlov* Fyr, der er beliggende paa c. 64° 55' N. 36° 26' E.:
- a. 8,2 m — 8,7 Sm 302°.      b. 7,0 m — 8,6 Sm 313°.
- 3074. Norge. Båsfjord. Kolneset. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 24. Oslo 1939.)  
Paa *Kolneset* er paa 70° 43' 36" N. 29° 48' 24" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5 s., Blink 0,7 s., Mørke 4,3 s. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 12. August—24. April.
- 3075. Norge. Båsfjord. Skrovneset. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 24. Oslo 1939.)  
Paa *Skrovneset* er paa 70° 39' 20" N. 29° 47' 45" E. tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 9,5 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt og 5,8 Sm for rødt Lys. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt i Pejl. fra 186° til 195°.      4. Hvidt i Pejl. fra 260° til 36°.
  2. Hvidt i — - 195° - 225°.      5. Rødt i — - 36° - 59°.
  3. Rødt i — - 225° - 260°.
- Brændetid: 12. August—24. April.
- 3076. Norge. Lofoten. Svolvær Havn W.-lige Indløb. Sejladsforskrift.**  
(E. f. S. Nr. 18/1036. Oslo 1939.)  
Nedenstaaende Regler er fastsat for Benyttelsen af W.-lige Løb i Indløbet til *Svolvær Havn* mellem *Vorsetøy* og *Kummen* paa c. 68° 13',5 N. 14° 34',1 E. samt Løbet mellem Jernstængerne paa *Vorsetøyskjærene* og Jernstangen paa *Rødholmgrunnen* paa c. 68° 13',4 N. 14° 33',8 E.
1. Store Fartøjer, saasom de rutegaaende Fartøjer for udgaaende fra *Svolvær* til *Vestfjorden*, skal give et langt Stød i Fløjten, naar de nærmer sig S.-Pynten af *Vorsetøy*.
  2. Fartøjer, som for E.-gaaende til *Svolvær* nærmer sig eller befinder sig i Løbet mellem Jernstængerne paa *Vorsetøyskjærene* og Jernstangen paa *Rødholmgrunnen*, skal vente og om nødvendig stoppe indtil de Fartøjer, som er nævnt i Punkt 1, er passeret, saafremt disse Fartøjer har afgivet det foreskrevne Signal.
- 3077. Norge. Indre Foldenfjord. Korsneset. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 24. Oslo 1939.)  
Paa *Korsneset* er paa 64° 51' 50" N. 11° 40' 02" E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink c. hver 5 s., Blink 0,5 s., Mørke 4,5 s. Flammens Højde: 4,5 m. Synsvidde: 3,5 Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 25. Juli—12. Maj.
- 3078. Norge. Indre Foldenfjord. Kvalbaks skjær. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 24. Oslo 1939.)  
Paa *Kvalbaks skjær* er paa 64° 52' 20" N. 11° 41' 42" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 10 s., Blink 1 s., Mørke 9 s. Flammens Højde: 7,2 m. Synsvidde: 7,8 Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 25. Juli—12. Maj.



**3079. Norge. Indre Foldenfjord. Årforholmen. Fyr tændt.**

(K. f. T. Nr. 24. Oslo 1939.)

Paa *Årforholmen* er paa  $64^{\circ} 56' 30''$  N.  $11^{\circ} 58' 52''$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde:  $7,5$  Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Træhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 25. Juli—12. Maj.

**3080. Norge. Indre Foldenfjord. Bjørnhammeren. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 24. Oslo 1939.)

Paa *Bjørnhammeren* er paa  $64^{\circ} 51' 18''$  N.  $11^{\circ} 40' 17''$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde: 16 m. Synsvidde:  $5,5$  Sm. Fyrlanterne paa et lille Træhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 25. Juli—12. Maj.

**3081. Norge. Nordgjeslingene. Gjeslingene Fyr. Taagesignal oprettet.**

(K. f. F. Nr. 24. Oslo 1939.)

Ved *Gjeslingene* Fyr paa c.  $64^{\circ} 43',6$  N.  $10^{\circ} 51',7$  E. er oprettet et Taagesignal med Diafon, Et-Stød hver  $1^m$ , Stød  $3^s$ , Pause  $57^s$ .

**3082. Norge. Hammersund. Lindvågødden. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 24. Oslo 1939.)

Paa *Lindvågødden* er paa  $63^{\circ} 10' 44''$  N.  $7^{\circ} 55' 25''$  E. tændt et Fyr, der viser rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde:  $4,8$  m. Synsvidde:  $4,8$  Sm for rødt og  $3,7$  Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Betonfod. Fyret lyser, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra $44^{\circ}$ til $64^{\circ}$ . | 3. Grønt i Pej. fra $89^{\circ}$ til $217^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $64^{\circ}$ - $89^{\circ}$ .         | 4. Rødt i — - $217^{\circ}$ - $227^{\circ}$ .        |

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**3083. Norge. Hammersund. Ramsøybåen. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 24. Oslo 1939.)

Paa *Ramsøybåen* er paa  $63^{\circ} 11' 24''$  N.  $7^{\circ} 56' 35''$  E. tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde: 4 m. Synsvidde:  $2,5$  Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**3084. Danmark. Torsminde Sluse. Sikkerhedsforanstaltninger mod drivende Miner.**

I den nærmeste Fremtid vil der i Kanalen, der fører fra *Nordsøen* til *Torsminde Sluse*, blive etableret en Anordning til Undgaaelse af løsrevne Miners Indsugning gennem Sluseaabningerne og deraf følgende Beskadigelse af Værkerne.

Anordningen vil komme til at bestaa af et c. 175 m fra Ledemolernes Yderende tværs over Kanalen udspændt Net af Tovværk, baaret oppe af Tønder og Bomme.

Nettet vil blive forsynet med en Anordning til Aabning for Passage af Fartøjer. c.  $56^{\circ} 22'$  N.  $8^{\circ} 07'$  E.

**3085. Danmark. Hvide Sande Sluse. Sikkerhedsforanstaltninger mod drivende Miner.**

I den nærmeste Fremtid vil der i Kanalen, der fører fra *Nordsøen* til *Hvide Sande Sluse*, blive etableret en Anordning til Undgaaelse af løsrevne Miners Indsugning gennem Sluseaabningerne og deraf følgende Beskadigelse af Værkerne.

Anordningen vil komme til at bestaa af et mellem de indre Molehoveder udspændt Net af Tovværk, baaret oppe af Tønder.

Nettet vil blive forsynet med en Anordning til Aabning for Passage af Fartøjer. c.  $56^{\circ} 00'$  N.  $8^{\circ} 07'$  E.

**3086. Danmark. Graadyb Fyrskib ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.**

Fyrskibet *Graadyb*, hvis Station midlertidig er  $55^{\circ} 25'$  ( $25''$ ) N.  $8^{\circ} 08'$  ( $30''$ ) E., er inddraget og erstattet med Lys- og Fløjtetønden *Graadyb SW.*, der viser hvidt Et-Blink hver  $15^s$ , Blink c.  $5^s$ , Mørke c.  $10^s$ .

(E. f. S. Nr. 41/2737 1939. Kort Nr. 93, 94 og 91.)

**3087. Holland. Zeegat van Vlissingen. Wielingen. Forbudt Omraade. Sejlanvisning. Undersøgelsestjeneste. Lodstjeneste. Advarsel.**

(B. a. Z. Nr. 235/3047, 238/3034 og 240/3105. 's-Gravenhage 1939.)

1. En sort, unummereret Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 7<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, er udlagt paa hvert af følgende Steder:

- a. 51° 24' 14" N. 3° 25' 00" E.      b. 51° 24' 48" N. 3° 29' 44" E.

De to Lystønder skal for indgaaende holdes om Bagbord. Først naar Lystønden (b) er passeret, kan Kursen sættes paa *Vlissingen* Bagfyr.

2. I *Wielingen* er oprettet et forbudt Omraade, der begrænses, som følger:

Mod Vest: En Linie gennem Punkterne:

- a. 51° 22' 14" N. 3° 22' 00" E.      c. 51° 26' 30" N. 3° 19' 50" E.  
b. 51° 25' 08" N. 3° 19' 30" E.

Mod Nord: Breddeparallel 51° 26' 30" N.

Mod Øst: Meridianen 3° 31' 00" E.

Mod Syd: Kysten fra *Zeeuwisch—Vlaanderen* til Punkt a.

Sejladsen gennem det forbudte Omraade kan Dag og Nat finde uhindret Sted, naar man følger efternævnte Anvisning:

Man holder *Nieuwe Sluis* Fyrline 84° til man har *Kruishoofd* i 125° (om Natten hvor Fyret skifter fra hvidt til rødt), derefter passeres c. 500 m N. om *Wielingen* røde Lystønde 3, derefter Kurs paa *Vlissingen* Bagfyr (ved Rodenden af *Westhoofd, Koopmanshaven*). E. for E.-Grænsen af det forbudte Omraade er Sejladsen atter fri.

3. Sort Lystønde 7 i *Sluissche Hompels* er flyttet til 51° 24' 35" N. 3° 27' 57" E. Ved denne Foranstaltning sættes modgaaende Sejlere i Stand til at vige ud.

En Afvigelse fra den forannævnte Sejlanvisning udsætter Skib og Mandskab for Fare.

Undersøgelsestjenesten forbliver i Kraft.

Der hersker Lodstvang og man kan efter Behag tage en *belgisk* eller en *hollandsk* Lods.

(E. f. S. Nr. 41/2747 1939.)

**3088. Belgien. Broersbank. Lys- og Klokketønde inddraget.**

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende, 1939.)

Lys- og Klokketønden *Broersbank* paa 51° 07' 05" N. 2° 35' 58" E. er inddraget. (Kort Nr. 91.)

**3089. England. Newarp Fyrskib flyttet.**

(N. t. M. Nr. 2157. London 1939.)

*Newarp* Fyrskib er flyttet c. 1,5 Sm i Retningen 40° til 52° 48' (18") N. 1° 54' (40") E.

(Kort Nr. 91.)

**3090. Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.**

(N. t. M. Nr. 2177. London 1939.)

E. f. S. Nr. 6/425 1939 annulleres og erstattes med:

Det er forbudt at ankre eller fiske indenfor et Omraade med følgende Grænser:

E.-Grænse: Fra *Craig Demoss* Baake (a) til *Oxcars* Fyr (b), derfra i Retningen 154° til *Mickery Stone*, derfra 0,28 Sm i Retningen 170° og derfra i Retningen 186½° til Kysten (c).

W.-Grænse: Fra *John Dea's Craig* (d), c. 0,85 Sm 232° fra *Craig Demoss* Baake 1,5 Sm i Retningen 199° til (e), derfra 1,12 Sm i Retningen 119° til (f) og derfra i Retningen 180° til Kysten (g).

N.- og S.-Grænserne: Kysten.

Punkterne (c), (d) og (g) er afmærket med røde Pælebaaker og Punkterne (e) og (f) med grøn- og hvidmalede Stumptønder.

*Craig Demoss* Baake: c. 56° 02' N. 3° 18' W.

(Se Tillæg.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

### 3091. England W.-Kyst. Bristol Channel. Helwick Sands. Afmærkning forandres ikke.

(N. t. M. Nr. 2181. London 1939.)

E. f. S. Nr. 33/2447 1939 annulleres, idet den deri omtalte Forandring i Afmærkningen ikke vil finde Sted.

c. 51° 32' N. 4° 13' W.

(Se Tillæg.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

### 3092. Frankrig. Loire Munding. Farligt Omraade.

(B. a. Z. Nr. 226/2916. 's-Gravonhago 1939.)

Ud for Mundingen af *Loire* findes et 2 Sm bredt farligt Omraade, hvis E.-Grænse dannes af Forbindelseslinien gennem følgende Fyr:

*Les Grands Cardinaux*. . . . c. 47° 19' N. 2° 50' W.

*Le Four*. . . . . c. 47° 18' N. 2° 38' W.

*La Banche*. . . . . c. 47° 11' N. 2° 28' W.

*Le Pilier*. . . . . c. 47° 03' N. 2° 22' W.

Det vides ikke, om der findes en Gennemsejlingsaabning for Skibsfarten i dette Omraade.

### 3093. Spanien N.-Kyst. Puerto de Bermeo. Fyr nedlagt.

(A. a. l. N. Nr. 19/429. San Fernando 1939.)

*Puerto de Bermeo* hvide, røde og grønne, faste Fyr paa c. 43° 25',<sub>1</sub> N. 2° 43',<sub>2</sub> W. er permanent nedlagt.

### 3094. Afrika W.-Kyst. Sierra Leone. Oplysning om Undervandshindring.

(N. t. M. Nr. 2205. London 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/2243 1939 meddeles, at den deri nævnte Undervandshindring fra Punktet 1,<sub>23</sub> Sm 40½° fra *Cape Sierra Leone* Fyr er forlænget 0,<sub>5</sub> Sm i Retningen 15°.

Lystønderne ved Gennemsejlingsaabningen er inddraget.

*Cape Sierra Leone* Fyr: c. 8° 30' N. 13° 18' W.

(E. f. S. Nr. 30/2243 1939.)

(Se Tillæg.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

### 3095. Bengalske Bugt. Cocanada Bugt. Godavari Point. Baakes Plads.

(N. t. M. Nr. 2216. London 1939.)

*Godavari Point* Baake er beliggende paa 16° 58' (18") N. 82° 20' (17") E., c. 0,<sub>10</sub> Sm 173° fra den i Kortet angivne Plads.

(E. f. S. Nr. 9/686 1939.)

(Se Tillæg.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

### 3096. Kinesiske Hav. Hué Floden Anduvning. Grunde.

(N. t. M. Nr. 2102. London 1939.)

a. En Grund med 12,<sub>8</sub> m Vand er fundet paa 16° 32' 40" N. 107° 48' 50" E.

b. En Grund med 12,<sub>8</sub> m Vand er fundet 2 Sm 109° fra (a).

c. En Grund med 14,<sub>6</sub> m Vand er fundet 4,<sub>5</sub> Sm 117° fra (a).

d. En Grund med 14,<sub>6</sub> m Vand er fundet 2,<sub>5</sub> Sm 304° fra (a).

- 3097. (T). Kina. Hongkong Anduvning. Oplysning om lukkede Løb.**  
 (N. t. M. Nr. 2182. London 1939.)  
 E. f. S. Nr. 45/2965 1939 annulleres og erstattes med:  
*E.- og W.-Lamma Channels* er lukket for alle søgaaende Dampere og Floddampere.  
 Det W.-lige Indløb til *Hongkong Harbour* er lukket for alle søgaaende Dampere;  
 disse skal løbe ind i Havnen ad det E.-lige Indløb via *Lyemun Pass*.  
 Floddampere kan benytte det W.-lige Indløb, men skal anduve N. for *Lantao*  
 og *Kap<sup>r</sup> Shui Mun Pass*.  
 Et Undersøgelsesfartøj er stationeret uden for det E.-lige Indløb til Vejledning  
 for indkommende Skibe.  
 c. 22° 16' N. 114° 05' E.
- 3098. Kamchatka. Avatcha Bugt. Fyr nedlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 2191. London 1939.)  
*Stamtski Point* røde Blinkfyr paa c. 52° 53' N. 158° 38' E. er permanent nedlagt.
- 3099. Australien S.-Kyst. Bass Stræde. Corner Inlet. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 2170 London 1939.)  
 Paa c. 38° 45' S. 146° 26' E., 1,85 Sm 350° fra *Mt. Singapore*, er tændt et Fyr,  
 der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,8 m. Synsvidde: 8 Sm. Rødt  
 Fyrhus paa Pæle. Fyret er ubevogtet.
- 3100. Australien. Victoria. Port Phillip. Fyrbaake genopført. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 35/197. Sydney 1939.)  
*Prince George Bank* Fyrbaake paa c. 38° 06' S. 144° 44' E., paa NE.-Spidsen af  
 Banken, er genopført. Fyret viser nu hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6,7 m.  
 Synsvidde: 6 Sm.  
 Lystønden c. 0,3 Sm 35° fra ovennævnte Fyrbaake er permanent inddraget.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 3101. Finland. Forbud mod Benyttelse af Radiosender.**  
 (Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)  
 Det er forbudt fremmede Skibe og Luftfartøjer, der befinder sig paa eller over  
*finnsk* Territorium, at benytte deres Radiosender.  
 Undtaget er Trafik, der er tilladt af de kompetente Myndigheder: Militæret,  
 Marinen, Telegrafvæsenet, Lods væsenet, Toldvæsenet og Politiet.
- 3102. Frankrig og Algier. Oplysning om Affattelse af Telegrammer.**  
 (Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)  
 Telegrammer til *Frankrig* og *Algier* skal indeholde Afsenderens Navn i Slutningen  
 af Teksten.
- 3103. Storbritannien. Oplysning om Affattelse af Telegrammer.**  
 (Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)  
 Private Telegrammer til *Storbritannien* kan affattes paa *spansk* (foruden *engelsk*  
 og *fransk*).

## Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3104. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.**  
 Den 24.—28. Oktober og 30. Oktober—2. November d. A. afholdes daglig Skarp-  
 skydning med Kanoner ved *Jægerspris* i Tiden fra Kl. 1030 til Kl. 1430.  
 Paa Skydedagene hejses om Morgen tidligt Signalflag paa *Troldehøj*, c. 500 m  
 SE. for *Troldegaard*, paa Observationstaarnet ved Møllen c. 1400 m NNW. for *Christians-*  
*minde*, samt paa *Carolinehøj*, c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*. Naar Skydningen er til  
 Ende, nedhales Flagene.  
 Under Skydningen advares man imod, at komme W.-Kysten af *Horns Herred*  
 ud for Øvelsespladsen og N. for denne indtil *Alholm* nærmere end c. 2 Sm.

Endvidere vil der paa enkelte Dage blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Overbjærg*, hvilket tilkendegives ved Signalflag fra *Maglehøj*. Paa disse Dage advares man imod at færdes i den S.-ligste Del af *Jægerspris Bugt*.

*Alholm*: c. 55° 55' N. 11° 54' E.

(Danske Lods II, Side 160.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3105. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Søen Bovbjergs Dyb. Nyt Sømærke udlagt. En rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Søen Bovbjergs Dyb NW.*, er udlagt paa 55° 33' (20") N. 7° 56' (30") E.  
(E. f. S. Nr. 41/2737 1939. Kort Nr. 93 og 94.)

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

3106. Frankrig. Le Havre Anduvning. Skibsfartshindringer.  
(B. a. Z. Nr. 238/3088. 's-Gravenhage 1939.)  
Ud for Munden af *Seine* er udlagt Skibsfartshindringer indtil c. 7 Sm W. for *Le Havre* Bølgebrydere. Nærmere Oplysninger mangler.  
c. 49° 29' N. 0° 05',5 E.
3107. Frankrig. Seine Bugt. Iles Saint Marcouf SE. Farligt Omraade.  
(B. a. Z. Nr. 238/3089. 's-Gravenhage 1939.)  
Nedennævnte Omraade, der er begrænset, som følger, er farligt for Skibsfarten:  
En Linie fra *Grandcamp Fyr* (c. 49° 23',5 N. 1° 03' W.) i NW.-lig Retning til *Saint Marcouf Fyr*, derfra 4,5 Sm i Retningen 90°, derfra 5,1 Sm i Retningen 130° og derfra i Retningen 180° til Kysten.

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3108. Frankrig. Gironde Munding. Passe Sud lukket for Skibsfarten.  
(B. a. Z. Nr. 238/3090. 's-Gravenhage 1939.)  
*Passe Sud* (c. 45° 30' N. 1° 15' W.) er lukket for Skibsfarten.

#### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

3109. (T). Afrika E.-Kyst. Fransk Somaliland. Djibouti. Fyr slukket. Sejladsforskrift.  
(A. a. N. Nr. 2R/2413. Paris 1939.)  
1. Alle Fyr paa Kysten af *Fransk Somaliland* er indtil videre slukket.  
2. Om Natten er *Djibouti Havn* lukket for al Skibsfart.  
3. Skibe, der ønsker at løbe ind i *Djibouti Havn*, skal indtil videre følge Indsejlingsfyrlinien 184° bestemt ved Fyrene *Ambouli* og *Ayabele*.  
4. Det er forbudt at benytte Strædet S. for *Musha Islands*.  
*Djibouti*: c. 11° 36' N. 43° 08' E.
3110. (T). Malacca Stræde. Penang. Undersøgelsestjeneste m. m.  
(B. a. Z. Nr. 231/2987. 's-Gravenhage 1939.)  
I det N.-lige Indløb til *Penang Havn* udøves efter Kl. 1800 en Undersøgelsestjeneste.  
Undersøgelsesskibet ligger paa c. 5° 28' N. 100° 20' E. og fører om Dagen et rødt og hvidt, vandret stribet Flag med blaa Bort og om Natten 3 klare Lanterner lodret for hinanden.  
Der hersker Lodstvang inden for *North-Channel Fyrskib*.  
Det S.-lige Indløb er lukket for alle indkommende Skibe.  
*Pulo Rimau Fyrtaarn* viser om Dagen 3 røde Balloner og om Natten 3 røde Lanterner.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**

Stiftet 1899  
Akkapital 8 Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ- og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

NEW EDITION

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**BRONZE  
PROPELLER**

fra  
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,  
LONDON

Isøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrlingsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.  
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**  
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAGT 1878)  
FREDERICIA

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

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)  
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.  
»BERGSMITHS«

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
Etableret 1896  
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## RANDERS

**Rasmus Christensen**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Rac1st“

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
STATSAUTORISEREREDE SKIBSMÆGLERE  
RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1878  
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**  
Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM  
British Vice-Consulate for Lolland-Palster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## SKIVE

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SKIVE

TELEFON  
386 & 786

TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 43

TORS DAG 26. OKTOBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### MØDET I STOCKHOLM

De nordiske Statschefer og Ministres Møde i Stockholm er endt. I det udsendte Communiqué og i de fire Statschefers Udtalelser betones, at de fem nordiske Folk vil staa sammen i Enighed og Venskab, hvorledes Krigen saa end udvikler sig.

Mødet har uden Tvivl styrket det nordiske Sammenhold og vist, hvor nær de forskellige Lande staar hinanden.

Det officielle Communiqué lyder:

»Kongerne af Danmark og Island, af Norge og af Sverige samt Republikken Finlands Præsident har sammen med deres Staters Udenrigsministre været samlede til Møde i Stockholm den 18.—19 Oktober 1939.

Ved Mødet drøftedes først den almindelige Stilling set fra hvert Lands Synspunkt. Særligt overvejede man de Vanskeligheder, som under de herskende alvorlige internationale Forhold kan opstaa ved Opretholdelsen af den Selvbestemmelsesret til neutral Stilling, som disse Lande stedse har hævdet, og som de ved Krigens Udbrud har bekræftet ved deres Neutralitetserklæringer. Der fastsloges Enighed om, at Regeringerne er bestemt paa i nært Samarbejde konsekvent at holde fast ved denne deres fuldstændige Neutralitet. De vil lade deres Holdning til foreliggende Spørgsmaal bestemme af Bestræbelserne for i fuld Frihed at bevare deres neutrale Stilling. De kræver deres Ret til Respekt fra alle Sider for denne Holdning, der er bygget paa et fredeligt Forhold til de andre Magter.

I Erindring om den Erklæring, der under Verdenskrigen ved de nordiske Kongers Møde i Oslo 1917 afgaves af Danmarks, Norges og Sveriges Regeringer om, at hvor langvarig Krigen end maatte blive, og hvilke Former den end maatte tage, skulde det venskabelige og fortrolige Forhold mellem disse Riger bevares, var der ved Mødet Enighed om, at Danmark og Island, Finland, Norge og Sverige under de nu foreliggende Krigsforhold i deres Politik vil følge i fast Samvirke den Retningslinje, der med Held fulgtes i Aarene 1914—1918.

Ved Mødet optoges dernæst til Overvejelse de Vanskeligheder, som har ramt de neutrale Staters Handel og Søfart som Følge af de Krigsførendes Foranstaltninger.

Der var Enighed om paa disse Omraader at forblive i Samarbejde og at opretholde de i Communiquéet af 19. September 1939 angivne Retningslinjer, under Opretholdelse af traditionelle Handelsforbindelser til alle Sider og indbyrdes Støtte til Sikring af Befolkningens Forsyninger.

Der raadede ligeledes Enighed om fortsat at fremme Samarbejdet indenfor Oslo-Gruppen og med andre neutrale Stater under og for Hævdelsen af fælles Interesser.

I Anledning af Mødet kom der til Kongen af Sverige telegrafiske Sympatyttringer fra Statsoverhovederne i de neutrale Stater i Amerika. Disse Budskaber, der allerede er offentliggjorte, vil i de nordiske Lande blive højt værdsatte. De ved Mødet repræsenterede Stater har deri fundet værdifuld Støtte for deres Bestræbelser til Fremme af Fred og international Retsordning.

De nordiske Landes Regeringer erindrer om den Beredvillighed til at virke i Forsoningens Tjeneste, der kom til Udtryk allerede før Krigens Udbrud ved deres Statschefers Tilslutning til Kong Leopolds Fredsappel. Denne Beredvillighed bestaar uforandret. Det vil med dybeste Tilfredshed hilse ethvert Tegn paa, at der er Mulighed for Forstaaelse mellem de krigsførende Parter og Forudsætninger for en neutral Indsats til Opnaaelse af Fred og alle Nationers Trykthed.

### MENS VI VENTER —

Den usædvanlige Atmosfære, der hviler over hele den internationale Situation i Øjeblikket, giver naturligvis Anledning til de mange Rygter, og kun de færreste af disse finder heldigvis Vej længere end til de Steder, hvor al den Slags Snak nu engang er i Omløb. Det er beklageligt, at for Skibsfarten skadelige Rygter desværre af og til naar frem til et højere Forum og gøres til Genstand for offentlig Omtale. Neutraliteten paalægger os ikke blot Forsigtighed i Udtalelser om de krigsførende Lande og om alle Forhold vedrørende Skibsfarten, men den paalægger os ogsaa stor Forsigtighed i Gengivelse af alle Rygter. Derfor kan det have sin Vanskelighed at demtere Rygter, men en Kendsgerning er det, at de skader overordentligt.

Det vil maaske være paa sin Plads paany at minde om Statsminister Staunings Udtalelser, der blev fremsat kort efter Krigens Udbrud og som lød som følger:

»Med Hensyn til Danmarks Samhandel med Udlandet er det ved Ikke-Angrebspagten med Tyskland sikret, at vor Handel — og her gælder det særlig vort Landbrugs store Produktion af Livsfornødenheder — kan fortsættes paa normal Maade, selv om en Krig udbruder. Denne Bestemmelse er understreget ved Henvendelse fra en særlig Udsending fra Tyskland. Det er fastslaaet, at Tyskland fremdeles vil levere os de Varer, vi har Anvendelse for, og ved hvis Levering der sikres Tyskland Levering af Landbrugsvarer, paa samme Maade som tilsvarende Handel med England kan ventes fortsat. Der er Enighed om, at vi fortsætter Handelen til begge Sider i samme Forhold som hidtil.«

Der er saaledes kun Grund til at understrege denne Udtalelse og ikke lægge mere i Rygterne, end de fortjener.

### DE DRIVENDE MINER

Vi har i et tidligere Nummer omtalt de drivende Miner og bl. a. citeret en Indsenders Udtalelse til Norges Handels- og Søfartstidende.

Foranlediget af Diskussen om, hvorvidt Bougsøen kaster Drivminer til Side, naar Skibet gør god Fart, har en norsk Skibsfører foreslaaet det kendte Blad, at der foretages Prøver med en desarmeret Mine for at faa konstateret, om Paastanden holder Stik. Nævnte Skibsfører mener det ikke, i hvert Fald ikke under alle Forhold og foreslaar derfor, at man ogsaa prøver med en Mine med vedhængende Ankerfortøjning.

Det oplyses i denne Forbindelse, at der allerede er truffet Aftale mellem de norske Myndigheder og et Oslo-Rederi, som har stillet et Skib til Raadighed for en saadan Prøve. Minen vil selvfølgelig ikke faa nogen Sprængladning, men da det har sin store Interesse at konstatere, hvor ømtaalelig en Mine kan



være, vil den for Kontrollens Skyld blive monteret med den Detonator, som i en fuldt monteret Mine har til Opgave at bringe Springladningen til Eksplosion. Skulde Detonatoren træde i Funktion under disse Prøver, er det ensbetydende med en Mineeksplosion i fuld Maalestok.

I denne Forbindelse gengiver Bladet en Artikel i Tidsskriftet *Ajour*, der har Tilknytning til den tekniske Højskole i Trondheim. Tidsskriftet gør opmærksom paa, at man kunde føle sig adskilligt sikrere, hvis man havde videnskabelige Undersøgelser at støtte sig til. Til dette Brug har man Skibsmodel-tanken. I denne Tank kan man saa nogenlunde blive klar over hvilken Fart Skibet skal have for at Bovvandet kan kaste Minen klar af Skibssiden. Endvidere klarlægges, hvorledes det gaar med Skibet, hvis det er inde i et Sving, naar det møder Minen, hvor stort Tryk Minen faar af Skibsbøven, hvis Skibet gaar med sagte Fart, hvor mange Meter Klaring mellem Bov og Mine Bovvandet skaffer ved forskellig Fart, og mange af de Spørgsmaal, der ligger for i denne Forbindelse. Vi synes, skriver Tidsskriftet, at saadanne Forsøg snarest mulig bør sættes i Værk.

### ENGLANDS KULEKSPORT

England vil, hedder det i en Meddelelse fra London, sandsynligvis udvide sin Forretning som Kuleeksportør som Følge af, at Polen og Tyskland udelukkes fra de udenlandske Markeder. Der udfoldes enhver Bestræbelse for at udvide Produktionen i de engelske Miner og indskrænke Forbruget, hvor det er muligt. Mod Forventning vil Gas og Elektricitet ikke blive rationeret, men det er stadig nødvendigt at rationere Kullene. Det er nødvendigt at levere saa mange Kul til Eksport som muligt for at skaffe udenlandsk Valuta til Køb af Levnedsmidler og andre nødvendige Varer i Udlandet. Mærkelægningen har medført store Brændselsbesparelser.

### TYSKLANDS KULEKSPORT

Heroverfor staaer en Meddelelse fra Tyskland, en Redegørelse, som man finder i de forskellige tyske Erhvervstidsskrifter, og som bl. a. gaar ud paa følgende:

Naar Spørgsmaalet har været fremsat, om Tyskland vil være i Stand til at udligne den Andel i Kulforsyningen, som de neutrale Lande kommer til at mangle fra England, skal følgende nærmere præciseres:

Som Udførsel fra Tyskland kommer egentlig kun Stenkul og Koks i Betragtning. Den tyske Stenkulproduktion androg i 1938 ca. 186,2 Millioner Tons og fra de nu ogsaa okkuperede polske Distrikter 38,1 Millioner Tons. Hvad angaar det tredie annekterede Omraade, Østrig, saa er her ikke Stenkul, men kun Brunkul.

I Løbet af det sidste Aar viste den tyske Stenkulproduktion en Forøgelse paa ca. 2 Millioner Tons bortset fra de annekterede Omraader. Koksproduktionen tog ligeledes ca. 2 Millioner Tons til, og i de tyske Brunkulslejer er der en Produktionsstigning paa ikke mindre end 12,3 Mill. Tons.

Stenkulproduktionen i de czechoslovakiske Omraader kan forøges yderligere, siges det fra tysk Side, for den var i 1937 endogsaa 3 Millioner højere end i 1938. Ogsaa den polske Produktion kan forøges stærkt, den var i 1929 paa 46 Mill. Tons.

Tyskland kan selvfølgelig i Øjeblikket regne med disse besatte Omraader, og det vil forøge Eksporten betydeligt, men Spørgsmaalet er, hvorvidt de neutrale Lande uden videre kan aflage disse nu som tysk betegnede Kul. Polen har jo eksporteret betydelige Mængder Kul til bl. a. Skandinavien, men det vil naturligvis forvolde visse Vanskeligheder — bl. a.

ved nye Forbindelser o. s. v. — at fortsætte denne Eksport uforandret. Imidlertid synes Tyskland at kunne regne med Kullene som en meget væsentlig Eksportartikel i Øjeblikket, og i Vareudbyttet med de neutrale Lande vil en forøget Kulproduktion ganske naturligt faa sin store Betydning.

### KONVOJERINGSSPØRGSMAALET

Den tyske Regering har udsendt en Meddelelse til de neutrale Stater, hvori disse erindres om, at en Antagelse af det engelske Tilbud om Konvoj af neutrale Skibe folkeretsligt berøver Skibene deres Neutralitet, hvorfor de maa behandles paa samme Maade som fjendtlige Skibe.

### ENGLANDS HANDEL OG SKIBSFART

Ministeriet for økonomisk Krigsførelse oplyses det, at England har i Sinde at opretholde sin Eksport paa Maksimumsniveauet, og naar der har været Tale om Leveringsvanskeligheder, skyldes det ikke, at de engelske Eksportører ikke har kunnet levere Varen, men næsten udelukkende de administrative Vanskeligheder som Følge af den pludselige Krigskontrol. Der er nu god Gang i Udstedelsen af Eksportlicenser, og som Eksempel herpaa nævnes det, at særligt i Perioden fra 1. September til 10. Oktober er udstedt Licenser for Eksport af Kul til Danmark, omfattende 837.000 Tons mod en normal maanedlig Eksport paa 250.000 Tons. For Sveriges Vedkommende er Tallene henholdsvis 815.000 Tons og 221.000 Tons. Afskibningen foregaar normalt, naar Tonnagen er til Raadighed.

Med Hensyn til den engelske Kontrol med neutrale Skibe nægtes det ikke, at der har været betydelige Forsinkelser, men disse er nu for alle Tilfælde reduceret til 2—3 Dage. En Forudsætning for hurtig Eksportation er det, at de neutrale Redere og de neutrale Ejere af Varerne er rede til fuldt Samarbejde.

Der arbejdes nu paa Indførelsen af et ganske særligt System, der anvendtes de sidste Krigsaar. Derved haaber man at kunne undgaa mange Forsinkelser. Ifølge dette System skal engelske Konsulater rundt om i de forskellige Lande kunne forsyne Eksportører af Varer til neutrale Lande med en Slags »Varepas«, der følger Forsendelsen og fremvises i den engelske Kontrolhavn.

### DE SVENSKES NEUTRALITETS-FARVANDE

Paa Sjøkartverkets Foranledning er som bekendt foretaget Afmærkning af et nyt Farvand indenfor svensk Territorium i det sydlige Øresund med en Mindstedybde af 7,2 Meter, hvilket vil sige samme Dybde som Flinterenden. Dette Farvand forbinder Farvandet syd for Falsterbo med Flinterenden. Desuden foregaar der Sømaalingsarbejder paa Vestkysten samt syd for Øland med det Formaal at sikre Navigationen i det saakaldte Neutralitetsfarvand.

Imidlertid findes der yderligere en Del Omraader, hvor Farvandet maa omlægges, hvilket ikke kan ske uden meget omfattende Undersøgelser og delvis nye Opmaalinger. Her kommer Farvandet udfor Åhus i Betragtning, hvor det paa svensk Territorium gaende Farvand for Tiden har en Dybde af 5,5 Meter. Dette Arbejde kan med de nu herskende Vejrforhold sandsynligvis beregnes at ville kræve mindst to Maaneder, under Forudsætning af, at fire vel øvede Opmaalings-skibe deltager i Arbejdet. Omkostningerne herved regnes at ville blive 700 Kr. pr. Dag.

Da det er af største Vigtighed, at disse Opmaalinger bliver udført, for at Arbejderne paa Vestkysten og syd for Øland kan fortsættes, anmoder Chefen for det svenske Sjøkortverket om Bemyndigelse til at udføre disse Arbejder.

## U. S. A. OG SØKRIGEN

Udenrigsminister Hull har udtalt, at Præsident Roosevelt havde forbudt de krigsførende Landes Undervandsbaade Adgang til De Forenede Staters Farvande, fordi Krigsforholdene syntes at udvikle sig i stigende Grad. Hull tilføjede, at man havde Opmærksomheden henvendt paa Spørgsmaalet om armerede Handelsskibe. Han antydede dog ikke, hvilke Skridt der maaske vilde blive taget i Forbindelse med dette Spørgsmaal. Hull fremhævede, at Forbudet omfattede Tremilsgrænsen og ikke den neutrale Zone paa 300 Sømil, der var blevet proklameret paa Panamakonferencen fornylig. Udenfor Tremilsgrænsen vilde Undervandsbaade blive iagttaget af Patrouilleskibe, ligesom dette var Tilfældet med Hensyn til alle Krigsskibe fra krigsførende Stater. De vilde dog ikke blive holdt tilbage, med mindre de kom indenfor Tremilsgrænsen uden tilstrækkelig Motivering, eller hvis de blev liggende i en amerikansk Havn ud over den til-ladte Tid.

Hvis alle panamerikanske Republikker følger De Forenede Staters Linie, vil tyske Undervandsbaade paa den vestlige Halvkugle kun kunne søge Tilflugt i hollandske Havne som Curacao.

## DANSK KRIGS-SØFORSIKRING FOR VARER

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer har fra og med den 17. Oktober 1939 reduceret nogle af de hidtil pr. 3. Oktober gældende Præmier. Præmierne gælder for Forsendelser med danske Skibe og indtil videre med Skibe under følgende neutrale Landes Flag: Sverige, Norge, Finland, Holland, Island, Belgien, U. S. A., Letland, Estland, Japan, Brasilien og Chile.

Idet den tidligere noterede Præmie anføres i Parentes oplyses følgende:

De nævnte Præmier gælder alle for direkte Af-skibninger fra og til Danmark. Hvor Omladning skal finde Sted i europæiske Havne, skal Rejsen special-tariferes.

## MEDDELELSER FRA DANSK

## Dansk Udklaringscertifikat

Under Henvisning til Dansk Dampskibsrederiforenings Cirkulære Nr. 100 af 14. September 1935 vedrørende Ud-stedelse af særligt Udklaringscertifikat ved Udklarering fra dansk til udenlandsk Havn skal Dansk Dampskibs-rederiforening paa given Foranledning tillade sig at hen-lede Opmærksomheden paa, at alle Skibe, der fra dansk Havn udklareres til Udlandet, kan faa udstedt et saadant Udklaringsbevis.

Som tidligere meddelt er Fremgangsmaaden ved Ud-stedelse af Certifikatet følgende:

De paagældende Toldmyndigheder attesterer paa Skibs-førerens Anmodning i hvert enkelt Tilfælde et af Skibs-føeren eller dennes Mægler udfærdiget særligt Udclare-ringscertifikat, som skal udfærdiges paa Blanketter ud-stedt af Departementet for Told- og Forbrugsafgifter med dansk og engelsk Tekst, og indeholde en Angivelse af Skibets Art og Navn, Hjemsted, Drægtighed, Ladningens Art angivet med generel Betegnelse og det opgivne uden-landske Bestemmelsessted.

## Karantænebestemmelser for Foderstoffer i Finland

Det finske Folkeforsørgsministerium foreslog for nogen Tid siden Landbrugsministeriet, at Karantænebestemmel-serne angaaende Foderstoffer skulde lettes, saafremt det kunde gøres uden Risiko for Indførelse af Mund- og Klovesygen. Landbrugsministeriet har nu meddelt, at man ikke helt kan se bort fra de hidtil gældende Karantæne-bestemmelser, men at Ministeriet i hver enkelt Tilfælde vil tage Importørens Ansøgning under Overvejelse.

## Kontrol med Ind- og Udførsel i Tunis

Ved Indførsel til Tunis af Varer af enhver Art skal Importøren — ifølge de siden Krigens Udbrud udfærdi-gede Bestemmelser — fremlægge et Certifikat, udstedt af

	Eksport pCt.	Import pCt.
<i>Præmien for Forsendelser mellem danske Havne og</i>		
Holland og Belgien .....	6	3 (4)
Storbritannien, Nordirland, franske Kan-nal- og Atlanterhavshavne ogsaa i Marokko samt Gibrallar og Tanger..	3 (7½)	2 (5)
Eire, Portugal, spanske og spansk-ma-rokkanske Atlanterhavshavne, Kanari-ske Øer og Madeira .....	3 (5)	5
Middelhavshavne i Spanien .....	3 (5)	5
Middelhavshavne i Frankrig, Ægypten, Palæstina og Syrien samt i franske og engelske Besiddelser — uforandret	9	6
Andre Middelhavshavne .....	4 (8)	6
Havne i Sortehavet .....	5 (9)	6 (9)
Fulde Laster af flydende Brændsels-stoffer .....		10 (15)
U.S.A., Centralamerika, Vestindien og Sydamerika excl. franske og engelske Besiddelser samt excl. Canada .....	3 (5)	8 (10)
Fulde Laster af Korn og Foderstoffer..		5
Franske og engelske Besiddelser i Ame-rika samt Canada .....	8 (10)	9 (10)
Fulde Laster af Korn og Foderstoffer..		6
Fulde Laster af flydende Brændsels-stoffer .....		10 (15)
Vest- og Østafrika <i>excl. krigsførende</i> ..	3 (5)	5 (10)
Vest- og Østafrika <i>krigsførende</i> samt Sydafrika <i>via Kap</i> .....	8 (10)	9 (10)
Vest- og Østafrika <i>krigsførende</i> samt Sydafrika <i>via Suez</i> .....	9 (10)	9 (20)
Rødehavet, Indien, Ostindien, Austral-Asian, Philippinerne og Østasien <i>excl. krigsførende</i> Landes Havne <i>via Kap og via Suez</i> .....	5 (10)	8 (10)
Rødehavet, Indien, Ostindien, Austral-Asian, Philippinerne og Østasien <i>excl. krigsførende</i> Landes Havne <i>via Panama</i>	5 (7)	8 (7)
Fulde Laster af flydende Brændsels-stoffer .....		10 (15)
Krigsførende Landes Havne i Rødehavet, Indien, Ostindien, Australasien, Philip-pinerne og Østasien <i>via Kap</i> .....	8 (10)	9 (10)
Krigsførende Landes Havne i Rødehavet, Indien, Ostindien, Australasien, Philip-perne og Østasien <i>via Suez</i> .....	9 (10)	9 (10)
Krigsførende Landes Havne i Rødehavet, Indien, Ostindien, Australasien, Philip-pinerne og Østasien <i>via Panama</i> (for-højet) .....	8 (7)	8 (7)

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

Finansdepartementet, hvori det attesteres; — enten, at der foreligger Autorisation for Udløvelse af de nødven-dige udenlandske Deviser til Betaling for den paagæl-dende Indførsel, — eller, at Indførslen ifølge en Erklæ-ring fra Importørens Side ikke giver Anledning til nogen Deviser.

*Udførselen* af Varer, som helt eller delvis vil kunne give Anledning til Overførsler til Tunis af udenlandske Deviser, gøres afhængig af en Erklæring fra Eksportøren, hvorved han forpligter sig til ufortøvet og i hvert Fald inden en Maaned efter Modtagelsen at overlade den erhvervede Valuta til Valutakontoret.

De paagældende Bestemmelser gælder ikke for Tunis' Handel med Frankrig Alger, franske Kolonier og Man-dater.

## Meddelelse

Handelsministeriet meddeler: Ca. 1 Sømil Vest for Hol-lændergrunden (55°05'3 N. 12°20'8 Ø.) er der langs Meri-dianen 12°19'0 Ø. afmærket et Sejløb af 50 m Bredde og 3,8 m Dybde ved Middelvandstand. Løbet er Nord fra af-inmærket som følger:

## Paa Vestsiden:

- 1) Rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste 55°05'4 N. 12°18'9 Ø.
- 2) Rød Stage med 1 opadvendt Kost 55°05'2 N. 12°18'9 Ø.
- 3) Rød Stage med 1 opadvendt Kost 55°05'0 N. 12°18'9 Ø.
- 4) Rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost 55°04,8 N. 12°18'9 Ø.

## Paa Østsiden:

- 1) Hvid Stage med 1 Halmvisk 55°05'4 N. 12°19'0 Ø.
- 2) Hvid Lystønde, der viser rødt. Et-Blink hvert 3. Sek. 55°05'2 N. 12°19'0 Ø.
- 3) Hvid Stage med 1 Halmvisk 55°05'0 N. 12°19'0 Ø.
- 4) Hvid Stage med 2 Halmviske 55°04'8 N. 12°19'0 Ø.



★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Forandringerne paa Fragtmarkedet har ikke været af større Betydning i den forløbne Uge.

Paa de af de engelske Regeringskomiteer i London kontrollerede Markeder har der været jævn Aktivitet. Som tidligere nævnt er de af den engelske Regering fastsatte Minimalrater imidlertid saa lave, at neutral Tonnage ikke viser Interesse for Beskæftigelse i disse Trades. I denne Forbindelse er der iøvrigt Grund til at nævne, at ifølge et fra London stammende Rygte vil den engelske Tonnage, der har været beskæftiget i Farlen paa Stillehavet, blive trukket tilbage fra dette Marked. Hvis dette er rigtigt, vil det naturligvis have en stimulerende Indflydelse paa Udviklingen af disse Trades.

Fra River Plate er der stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage for neutral Regning, men det synes ikke som om Rederne har Interesse for de Rater, Befragterne i Øjeblikket er villige til at tilbyde.

De øvrige oversøiske Markeder har været jævnt aktive. Scrapefterspørgslen fra U.S. Gulf og Atlantic synes at være dækket i Øjeblikket, men derimod har der været en tilfredsstillende Udvikling i Efterspørgslen efter Tonnage efter Svovl fra Gulf til Australien. Temmelig store Mængder Tonnage har fundet Beskæftigelse i denne Fart til relativ gode Rater. Stor Tonnage er betalt med \$12, og for mindre Skib er betalt \$12.50. Kul fra Hampton Roads til Buenos Aires er sluttet til \$2. Der er stadig nogen Efterspørgsel efter Korn fra Northern Range til Skandinavien. Raterne er uforandret omkring 45 c. per 100 lbs.

Pacifickystmarkedet har været relativt rige paa Ordre, men disse har hovedsagelig været Forretning til U.K. Cont., og i hvert Fald er de skandinaviske Redere ikke særlig interesseret i denne Retning. Paa f.i.o. Basis fra British Columbia til U.K. kan der antages faas 50/-. Der søges ogsaa Tonnage for Lumber saavel til Australien som til Sydafrika og Nordkina. Raterne for disse Forretninger er uforandrede. Ligeledes søges der stadig Tonnage for Korn fra

Nordpacific til Vladivostock til omkring \$9.25 pr. lbs. En græsk Baad sluttedes for general cargo fra Puget Sound til Vladivostock til \$10.50 paa f.i.o. Betingelser.

Paa Østens Markeder cirkulerer en temmelig stor Masse Ordre, hvoraf dog de fleste er »subject selling«. Positiv Forretning har været ret begrænset. Blandt andet er der sluttet Copra fra Philippinerne til Pacifickysten til \$9.50, ligesom der er sluttet Ris fra Kohsichang til Vestindien til \$12.25. Af anden Forretning for hvilken der søges Tonnage skal nævnes Ris fra Kohsichang til Genoa til omkring 65/- og fra Kohsichang og/eller Rangoon til Antwerpen-Rotterdam til omkring 70/-/72/-.

De indiske Markeder er stadig aabne for Tonnage for Kerner og Linsæd til U.K. Cont. til uforandrede Rater.

Forholdene paa de europæiske Markeder har i det store og hele været uforandrede. Der har været ret god Efterspørgsel fra Middelhavet til U.K. Cont. Disse Transporter udføres hovedsageligt af engelsk, fransk, italiensk og græsk Tonnage. Kul og Koks fra England til Skandinavien er nærmest uforandret, for danske Destinationers Vedkommende maaske en Smule svagere, men som fremhævet i vor sidste Beretning er det umuligt at sige, hvordan den fremtidige Udvikling vil arte sig, idet denne jo afhænger af, hvorledes Krigsførelsen vil udvikle sig.

Paa Timechartermarkedet har der været ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage. Norsk Dieselbaad paa 9,000 Tons sluttedes til \$3.30 for 6 Maaneders Transpacific Trade, og et Par andre norske Dieselskibe sluttedes med Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. for lignende Periode til \$3.40 for neutral Fart.

Vestindiamarkedet er stadig meget svagt paa Grund af Mangelen paa Sukkerordrer fra Cuba til Nordstaterne, og der ventes ingen Bedring før et Stykke ind i November. Raterne ligger omkring \$2.50 for 4,000 Tonner.

alle Midler skal udvikle det økonomiske Samkvem og Vareudvekslingen mellem Tyskland og Sovjetunionen. Der skal med dette Formaal for Øje fra begge Sider udarbejdes et økonomisk Program, hvorefter Sovjetunionen skal levere Tyskland Raastoffer, som Tyskland skal udligne ved Levering af Industriprodukter. Denne Levering skal strække sig over et længere Tidsrum. Dette økonomiske Program skal formes saaledes, at Omfanget af den tysk-russiske Vareudveksling atter naar op paa Fortidens Maksimum.

Til Gennemførelse af disse Overenskomster er Ambassadør Ritter, der er Udenrigsministeriets øverste Leder med Hensyn til økonomiske Spørgsmaal, og en økonomisk Delegation under Ledelse af Minister Schnurre nylig afrejst til Moskva. Delegationen omfatter saavel Repræsentanter for det dellagende tyske Rigsministerium som Repræsentanter for tyske Erhvervskredse. Foruden Spørgsmaalet om at sætte Vareomsætningen mellem de to Lande i Vejret, vil Drøftelserne navnlig komme til at berøre Transport- og Trafikspørgsmaal.

#### Engelsk Frugtbaad sænket

Skibet »Loch Avon«, der tilhører Selskabet »Royal Mail«, er forleden blevet sænket i det sydlige Atlanterhav. Det lykkedes 6 Passagerer og 62 Mand af Besætningen at gaa i Redningsbaadene. Efter at have tilbragt 8 Timer i Baadene blev de reddet af engelske Krigsskibe. Damperen var paa 9205 Tons og var et af Selskabets nyeste og bedste Skibe. Det blev søsat for kun 1 Aar siden. Det havde en Fart af 16 Knob med fuld Last. Det var bestemt til Frugtfart og havde 10 rummelige Kahytter til Passagerer.

#### Engelsk-islandske Forhandlinger

Englands Efterrætningsministerium meddeler, at der i Øjeblikket opholder sig en Delegation fra Island i London for sammen med den britiske Regering at drøfte de Handels-spørgsmaal, der rejser sig ved Krigens. Delegationen ledes af den islandske Gesandt i København Sveinn Bjørnsson.

Den islandske Delegation bestaar af 6 Medlemmer, der overvejende er Repræsentanter for den islandske Handel og Industri. Saavidt vides vil Drøftelserne dreje sig om den engelsk-islandske Handelsoverenskomst af 1933 paa Baggrund af de nuværende Forhold: d. v. s. Spørgsmaalet om, hvorledes Overenskomsten skal fungere under de bestaaende Krigsforhold.

#### Mexicanske Havne

De mexicanske Havne Salina Cruz, Matias Romero, Puerto Mexico og Topolobampo gøres nu ifølge officiel Meddelelse fra Mexico til Frihavn. De eneste Varer, der ikke maa bringes til disse Havne, er Vaaben og Ammunition.

#### Industriens Produktionsindeks

Industriens Produktionsindeks for September Maaned er faldet med 1 Point til 117 Points. September-Tallet for i Fjor laa paa 108 Points, og i 1937 var Tallet det samme. Den detaillerede Opgørelse viser en Stigning fra 111 til 115 Points for Næringsmiddelindustrien. Tekstilindustriens Produktion er derimod faldet fra 119 til 113, Beklædningsindustrien stegte 1 Point, Læderindustrien faldet 3, Træindustriens Produktion 2, Sten-, Ler- og Glasindustrien 1 Point, Jern- og Metalindustrien 2, medens Grafisk- og teknisk-kemisk Industri er stegte med 4 Points til 112.

Som Helhed er Konsumvarer uforandret 113, Produktionsmidlerne derimod faldet fra 125 til 123.

Selvom Produktionsindekset saaledes er faldet 1 Point, viser Beskæftigelsestallet en mindre Stigning. Antallet af Arbejdstimer er stegte fra 1,428,000 i August til 1,431,000 i September.

#### Branden paa »Knud Villemoes«

Svendborg Skibsværft havde ved Sø- og Handelsretten rejst Sag mod Dampskibsselskabet »Jyden«.

»Jyden«s Damper »Knud Villemoes« var i April Maaned i Fjor til Eftersyn paa Svendborg Skibsværft. Under dette Arbejde opstod der Brand paa Skibet. Værftet reparerede

Skaden, og Omkostningerne herved opgjordes til 18,463 Kr. 30 Øre. »Jyden« vægrede sig ved at betale dette Beløb, idet Dampskibsselskabet gjorde gældende, at Skibsværftet var ansvarlig for Branden.

Svendborg Skibsværft henvendte sig derfor til Retten, hvor man paastod »Jyden« dømt til at betale 30,433 Kr. 49 Øre, nemlig de nævnte 18,463 Kr. 30 Øre for Brand-Reparationer og 11,970 Kr. 19 Øre, som var Skibsværftets Tilgodehavende for Hovedreparationen, men som var tilbageholdt.

Sø- og Handelsretten siger i sin Dom, at der maa antages at være Enighed om, at Skibsværftet ikke selv har ladet det mangle paa fornøden Omhu; men efter de foreliggende Oplysninger finder Retten derimod, at Værftets Formand, Mortensen, ikke har udvist tilstrækkelig Forsigtighed. Retten anser Værftet ansvarlig for Branden, men med Hensyn til et Modkrav fra »Jyden« siges, at man ikke kan paalægge Værftet at erstalle nogen Del af de Tab, Dampskibsselskabet har haft som Følge af Forsinkelsen med Skibets Aflevering.

»Jyden« dømtes derfor til at betale Svendborg Skibsværft 9856 Kr. 16 Øre — et Beløb, der efter nærmere Udregning dækker Hovedreparationen — samt Renter og 600 Kr. i Sagsomkostninger.

### Søfartsmuseet i Stockholm

Oprettelsen af maritime Modelsamlinger i Stockholm og Karlskrona fandt Sted allerede i 1752, og mange kostbare og sjældne Modeller er derved bevaret for Undergang, til Trods for, at de var Genstand for megen Misrøgt, efter at de havde mistet deres Betydning som Forbilleder for det praktiske Skibsbyggeri. Først i 1896 begyndte Kontreadmiral Jacob Hægg sit Arbejde for at bevare nævnte Samlinger for Eftertiden og at faa bygget et Marinemuseum paa Kastellholmen.

Oprettelsen af Foreningen Sveriges Skibsfartsmuseum i Stockholm fandt Sted den 27. Marts 1913, og i 1914 aabnede denne Forening sine Samlinger fra Handelsmarinen paa Skeppsbroen 44. Samlingerne fik stadig Tilgang, og Lokalerne maatte udvides. En Gave fra Stockholms Rederi A/B Svea til en Byggegrund og Donationer fra Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse m. fl. gjorde det muligt at opføre og indrette en særlig Bygning for Samlingerne. Foreningen tilbød Staten sine Samlinger som Gave mod Løfte om, at disse blev værnet i Fremtiden, og det besluttedes nu i Forstaaelse med Staten at opføre en Museumsbygning ved Djursgårdsbrunnviken i Overensstemmelse med et gennem en konkurrence fremkommet, senere omarbejdet Forslag af Professor Ragnar Östberg. Bygningen fuldendtes i 1935 og har to Etager, et centralt Taarnparti og to buede Fløje.

Den søkrigshistoriske Samling findes i Stueetagen og den handelsmarine Samling paa 1. Sal. Indvielsen fandt Sted den 28. Marts 1938. Begge Samlinger er nationalt betonedede og tilsigter at give en kulturhistorisk Fremstilling af svensk Søfart og Søhandel. Udenfor Museet er bl. a. anbragt Stormasten fra det i 1925 opbrugede Skoleskib »Gladan« samt to Ankere, hvoraf det største har tilhørt Linieskibet »För-siktigheden«, bygget 1784.

### Øjeblikkets hurtigste og kraftigste Dieselmotorskib

I 1930 indsatte det hollandske Rederi Stoomvaart Maatschappij »Nederland« to 19.500 BRT. 17 Kn. Dieselmotor-Passagerskibe, »Johan van Oldenbarnevelt« og »Marnix van Sint Aldegonde«, paa dets mangeaarige Rute: Amsterdam, Southampton, Genua, Colombo, Singapore og Batavia.

Denne kræver enlen seks 17 Kn. Skibe à 450 Passagerer eller fire 17 Kn. Skibe à 700 Passagerer eller tre 21 Kn. Skibe à 700 Passagerer.

Rederiet, der i de sidste 15 Aar har faaet bygget 3 Dieselmotor-Passager- og 17 Dieselmotor-Lastskibe paa tilsammen 200.000 BRT., bestemte sig nu for det sidste af de tre Alternativer, da dette blev det billigste pr. Passager, nedsatte Rejsetiden mellem Genua og Batavia fra 21 til 16 Dage og bød Passagererne langt større Behagelighed end de mindre Skibe ifølge de to andre Alternativer.

Kølen til det første af disse tre, M/S »Oranje«, blev lagt i Juli 1937, og Prøveturene var afsluttet den 30. Juni 1939.

Dette Skib, som er Øjeblikkets hurtigste og kraftigste Dieselmotor-Passagerskib, har følgende Data:

Tonnage: 20.000 BRT., Lasteevne: 10.000 T., Længde mellem PP.: 184,6 m, største Bredde: 25,45 m, Dybgang lastet: 11,7 m, Maskinkraft: 37.500 BHK., maksimal Fart: 26,3 Kn., normal Fart: 21 Kn., Passagerer: 747.

Skibet har dobbelt Bund over hele Længden, 10 vandtætte Skodder op til C-Dækket og 12 Tanke, hvoraf de fem rummer ialt 1175 T. Vandballast, fem Brændolie og de sidste to henholdsvis Drikkevand og Køle-Ferskvand. Endvidere findes der en Midttank for Smørelie.

Over D-Dækket er seks og under dette fem vandtætte Døre, alle af Atlas-Werke's pneumatisk Type, som betjenes fra Broen ved 50 ato Trykluft. Over C-Dækket findes der tre brandsikre tværskibs Skodder, som i 1 Time kan modstaa 435° C.

### Spilde-Ollen

»Hvem skulde have drømt om, at al den Olie og alt det Fedt, som sætter sig i Kloakerne, og hvortil der aarligt bliver brugt mange Tusinde Kroner for at faa den fjernet, skulde kunne blive en national-økonomisk Guldgrube for Landet? Men saaledes er det, — eller rettere saaledes vil det blive,« hedder det i det norske Blad: 1ste Maj.

I Norge og Sverige er allerede givet Paabud om, at al den brugte Olie omhyggeligt skal opsamles; ikke en Liter maa gaa i Kloaken mere. Ogsaa herhjemme ventes nu et lignende Paabud.

Baade her i Landet og i Nabolandene er der Firmaer, der med godt Resultat har rensat brugt Olie efter noget ældre Principper. For et Aars Tid siden overtog imidlertid et norsk Firma Eneforhandlingen for Skandinavien af en amerikansk Opfindelse, en Olieraffineringsmaskine, »The Precision Automatic Oil Refiner«. Disse Maskiner frembringer et Produkt af brugt Smørelie, Transformatorolie, som skal kunne maale sig med den Olie, som udtrækkes af selve Raaproduktet. Der er nu i Norge opstillet 12 af disse Maskiner samt bestilt en større med en Kapacitet paa 1 Ton eller ca. 3 Tons ved Døgndrift.

For kort Tid siden overtog Dansk Motorolie Raffinaderi Eneforhandlingen af »The Precision Automatic Oilrefiner« for Danmark og har en aarlig Kapacitet paa ca. 270.000 kg ved Døgndrift, men haaber inden længe at kunne faa endnu to mindre, samt en 1-Ton Commercialmaskine hjem fra Amerika. Firmaet har allerede reraffineret Olie for en Række af vore større Olieforbrugere, Elektricitets-, Vand- og Gasværker, Fabriker, Bryggerier m. fl. Og de paagældende Institutioner erklærer, at Olien er lige saa god, om muligt bedre, end den de fik den hjem som ny.

### Smaaskibsfarten og Provinshavnene

Svendborg Handelsstandsforening holdt for et Par Dage siden Medlemsmøde, hvor man bl. a. drøftede Havnens Forhold. Formanden, Direktør P. M. Petersen, udtalte i denne Forbindelse, at det sikkert er rigtigt, at mange Penge gaar fra Havnen, fordi en Del Varer nu besørgeres med Banerne, men en Aarsag hertil er blandt andet, at Smaaskibsfarten har sat Taksterne op med 25 pCt. De faar sikkert ikke for meget for deres Arbejde, men de forlanger for meget i Forhold til, hvad der kan fragtes paa denne Maade, og som det er nu, er Fragterne gaaet over Gevind. Derfor mister de Fragterne, og derfor mister Havnene de paagældende Varer, som nu gaar med Banerne.

Skibsreder A. E. Sørensen fandt sig foranlediget til at protestere mod Formandens Bemærkninger angaaende Smaaskibsfarten. Man kan ikke sige, at en Gennemsnitsfragt af 5 Kr. pr. Ton er for meget. Man maa hellere spørge, om det ikke snarere er Banerne, der er gaaet under Gevind, naar man véd, at Statsbanerne, som paafører Skibsfarten og Havnene denne Konkurrence, drives med et Underskud paa en halv Million Kroner om Ugen — Penge, som Skatteyderne maa betale, medens den lille Skibsfart maa klare sig selv. Det er selvfølgelig meget behageligt for Generaldirektør Knudsen at drive sin Forretning paa denne Maade; men det er ikke fair Konkurrence. Under ærlig Konkurrence kan Skibsfarten nok klare sig. Det vilde være rimeligt, om Havnensammenslutningen havde Øjnene aabne for den Fare, Konkurrencen fra Banerne indeholder ogsaa for Banerne, og om de tog Konkurrencen op ved at give billigere Takster; thi det er først og fremmest Taksternes Skyld, at Varerne gaar med Biler i Stedet for med Skibe og over Havnene.

### Nyt Lodseri paa Langelands Østkyst

Efter Rigsdagens Vedtagelse af Ændringerne i Lodstjenesten vil der bl. a. blive iværksat en betydelig Udvidelse af Lodstjenesten paa Langelandsbøtlet. Baade Stationerne paa Albu og ved Nakskov og i Rødbyhavn faar mere Mandskab, og endvidere er det Hensigten at oprette et midlertidigt Lodseri paa Langelands Østkyst. Mandskabet til de tre Stationer overflyttes fra mindre Stationer paa Sjælland og Fyn. Der vil antagelig blive chartrt nogle hurtiggaaende Fiskerkuttere, som skal forsynes med Radio og andre nautiske Instrumenter og anvendes som Lodsbaade.

### Spaniens Handelsflaade

Den spanske Handelsflaade staar overfor en paakrævet Fornyelse, bl. a. paa Grund af de ved Borgerkrigen lidt Tab, som i ikke ringe Grad gik ud over netop Handelsflaaden, der mistede omkring en Femtedel af sin samlede Tonnage. Og hertil kommer at den tilbageværende Tonnage i høj Grad er forældet, idet kun 2 pCt. af den samlede Tonnage er under 5 Aar — og mere end Halvdelen af Tonnagen er over 20 Aar.

Der er saaledes ikke blot Tale om en paakrævet Forøgelse af Tonnagen, men ogsaa om en Modernisering af den eksisterende.

Spaniens Nationalregering har da ogsaa Opmærksomheden henvendt paa Problemet og er indstillet paa, her ligesom paa mange andre Omraader af det spanske Genopbygningsprogram, at støtte med Subsidier og Krediter.

De spanske Værfters Kapacitet er imidlertid for Tiden ringe, idet de eksisterende Beddinger kun rækker til Bygning af en sammenlagt Tonnage paa 50—60,000 Tons samletidig.

Den nu udbrudte Storkonflikt komplicerer Spørgsmaalet om Bygning paa udenlandske Værfter — og en hurtig Forøgelse og Modernisering af Spaniens Handelsflaade forudsætter derfor, som en første Foranstaltning, Oprettelsen af nye Værfter i selve Spanien.

### Stor U-Baad, der ikke førte Flag

En stor Undervandsbaad, der ikke førte Flag, men som saa ud til at være tysk, blev i Fredags observeret af Besætningen paa den portugisiske Dampner »Manoel«, der ankom til Lissabon fra Antwerpen i Løbet af Natten til Lørdag. Undervandsbaaden forulempede ikke Dampneren, som bærer tydeligt Nationalitetsmærke paa Skroget.

### De engelske Lodser

Ved den aarlige Konferencen af Storbritanniens Lodsforening, der refereres i Lodsforeningens Medlemsblad, udtales om Lodsernes Understøttelsesfond:

Idet vi følger denne Diskussion, som fandt Sted ved sidste Aars Konferencen, har Bestyrelsen beskæftiget sig en Del med Spørgsmaalet om Lodsernes Understøttelsesfond. Mange Havne er saa lykkelige at have en forholdsvis god Fond, men der er andre Havne, som enten slet ingen Understøttelsesfond har, eller som kun er i Stand til at yde en meget lille Pension. »The Pilot« har fra Tid til anden indeholdt Referater af Diskussioner, som har fundet Sted, men det mest betydningsfulde af disse var det Møde, som »Chamber of Shipping« var saa venlig at arrangere til Formaalet af en indledende Diskussion, hvilket er et meget stort og indviklet Problem.

Vi maa tænke paa, at saa længe vi følger nuværende Fremgangsmaade, er det næsten umuligt for mange Havne at etablere Understøttelsesfond, som har enhver Chance for nuværende Lodser, idet de staa ganske ene finansmæssigt.

Dette har faaet en eller to Havne til at tænke sig Muligheden af at blive optaget i en allerede etableret Fond, som kunde tilbyde meget lysere Udsigter ikke blot nu, men ogsaa for Fremtiden. F. Eks. har Forth Lods Autoriteter undersøgt Muligheden af at faa deres Lodser optaget i »Merchant Navy Officers Pension Fund«, som fornylig er stiftet. Andre Havne har prøvet at faa et Tilbud fra et eller andet Assuranceselskab.

Vanskeligheden er i dette Forslag og andre paa lignende Maader nødt med et uovervindeligt Besvær paa Grund af Lodsreglernes Forordning. Den klare Mening af Lodsloven viser sig at være, at enhver Understøttelsesfond af en Lodsautoritet skal være under Kontrol af og administreres af en Autoritet, som maa være og forblive i Stand til at kontrollere Administrationen af Fonden. Der er ingen Maade at undgaa dette paa, hvis Lodsunderstøttelsesfonden er i Forbindelse med nogen andet Fond kontrolleret og administreret paa egen Haand.

### Sømandsmissionens Jule-Bazar

Dame-Komiteén under Dansk Sømandsmission i fremmede Havne arrangerer den 7. November sin Jule-Bazar i Louis XVI Salen paa Hotel d'Angleterre. Hds. Maj. Dronningen har tilsagt sin Nærværelse ved Bazaren.

Dronningen ønsker, at saa mange som muligt vil slutte op om Sømandsmissionens Arbejde netop i denne for Sømandstanden saa vanskelige Tid. Send hurtigst muligt Gaver til Sømandshjemmenes Julefester for danske Søfolk — helst uldne, varme Ting, men iøvrigt alt, hvad der kan virke som en kærlig Hilsen hjemme fra til danske Sømand, der fejrer Jul i det fremmede! Ganske vist er der endnu længe til Jul, men Skibsljigheder og Befordringsmuligheder er saa usikre, at det gælder om at faa Gaverne afsendt i meget god Tid.

### Mytteriforsøg paa lettisk Skib i Aarhus Havn

Der var forrige Søndag ved at udbryde Mytteri om Bord paa den lettiske Dampner »Wisman« af Riga, der for Tiden ligger i Aarhus. Mandskabet, ialt 15 Mand, havde forladt Skibet, da Kaptajnen vilde have det forhalet ud paa Reden, idet de var bange for, at de derpaa skulde blive kommanderet til England, skønt Skibet efter deres Opfattelse havde Maskinskade, og uden at Lonningerne var blevet reguleret med de tilstrækkelige Krigstillæg. Kaptajnen tilkaldte Aarhus Politi, som bragte Mandskabet om Bord,

## KOGEKASSER TIL REDNINGSBAADE, AUT.

Stk. Kr. 30,00

VALD. PETERSEN & SØNNER, SVENDBORG

men straks da de kom op paa Skibet, vilde de overfalde Kaptajnen. Det lykkedes dog Havnepolitiet, som opholdt sig ved Skibet, at redde Kaptajnen, uden at han led Overlast.

Ved Politiets Mellekomst, og efter at Politiet havde tilkaldt Politimandskab, lykkedes det at faa Mandskabet til at medvirke til, at Skibet blev forhalet til et andet Sted i Havnen, men ikke ud paa Reden. — Senere blev der forhandlet med Mandskabet ved det lettiske Konsulat i Aarhus.

### 60 Aar

Tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Norden«, Kaptajn S. C. Henriksen, fylder paa Mandag 60 Aar. Kaptajn Henriksen maatte af Helbredshensyn forlade Søen i 1930 og bor nu i Marstal.

Fører i D/S »Progress«, Kaptajn P. Callesen, fylder den 1. November 60 Aar. Kaptajn Callesen er Fører af s.s. »Marx«.

Tidligere Fører i Siam Steam Navigation Company, Kaptajn P. Rud, fylder den 3. November 60 Aar. Kaptajn Rud ophørte Sejlsadsen i Midten af 1931.

Mangeaarig Fører i Dampskibsselskabet »Norden«, Kaptajn N. F. Pii, fylder den 9. November 60 Aar. Kaptajn Pii er Fører af m.s. »Nordhval«.

### 50 Aar

Den 12. Novbr. fylder Fører i Svitzers Bjergnings Entreprise, Kaptajn J. C. Voxen, 50 Aar. Kaptajn Voxen er Fører af Bjergningsdampneren »Bien«.

Fører i Dampskibsselskabet »Vendila«, Kaptajn J. Svane, fylder den 13. November 50 Aar. Kaptajn Svane er Fører af s.s. »Edv. Nissen«.

### Dødsfald

Den gamle Skipper R. C. Mortensen fra Nørreby Hals er død 91 Aar gl.

For et Par Menneskealder siden bosatte Skipper Mortensen og Hustru sig paa Nørreby Hals og begyndte her med de bare Hænder. Mortensen ernærede sig til en Begyndelse som Jæger og Fisker, blev Sømand og byggede sit eget Hus, senere sit eget Skib — den 3-m. Skonnert »Christian«, og han gravede selv en Havn, der gik helt op til Huset. I sine Velmagtsdage drev han en ikke ubetydelig Forretning med Kul, Kalk, Korn og Grovvarer, som han sejlede hjem og solgte til Omegnens Beboere.

Kaptajn Vilhelm Holm Thomsen er efter nogle Maanedes Sygdom død i sit Hjem i Rotterdam. Thomsen, der blev 63 Aar gammel, var født paa Fanø. Gennem mange Aar sejlede han som Skipper i Marius Nielsens Dampskibsselskab, hvor han bl. a. var Kaptajn om Bord paa Dampneren »Maj«. For en halv Snes Aar siden forlod han Søen og bosatte sig i Rotterdam, hvor hans Hustru er født.

Fhv. Skibsfører Hans Boye Jørgensen, Marstal, er død 74 Aar gammel. Den afdøde hørte til de sidste af de gamle Skibsførere; han var i en lang Aarrække knyttet til H. C. Christensens Rederi, hvor han i flere Aar havde Skonnerten »Poseidon« at føre. Senere overdrog man ham 3m. Sk. »Ansgar«, der var en af den Tids største Langfartssejlere, og da Rederiet i 1916 byggede sit første Motorskib, den 4m. Jernskonnert »Alfa«, fik Boye Jørgensen den at føre. Det sidste Skib, den afdøde førte, var Rederiets Jern-Motorskib »Caroline«, der blev bygget i 1923, og som Boye Jørgensen førte, indtil det for nogle Aar siden blev solgt til Portugal.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4.00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADES KONTOR

AMALIEGADE 33 - KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



AKTIESELSKABET  
**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

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

**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
 den sociale Tanke

**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen

**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN** A/S  
 er Stedet

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

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

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmaild"  
 Amaliegade 38

**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA** A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL



**CHR. MØLLER** A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

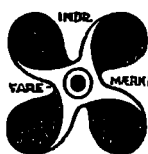


**Weioliin Skibsfarver**

**AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK  
 TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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



Viking  
 Kompasser  
 Viking  
 Loddemaskiner  
 Chronometre  
 Sekstanter  
 Marinekikkerter

Indehavere

**SØLVER & SVARRER**

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers  
 Agents of regular lines

Telegrams:  
 Vinkeco

**ROTTERDAM**

Telephons:  
 24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V A S A (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
 IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 25. Oktober 1939.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

3111. (T). Danmark. Østersøen. Fakse Bugt. Hollændergrund. 3,8 m Løb afmærket.  
c. 1 Sm W. for *Hollændergrunden* er der omtrent langs Meridianen  $12^{\circ} 19' E$ .  
afmærket et 50 m bredt Sejløb med 3,8 m Vand ved Middelvandstand.  
Løbet, hvis Gennemsejlingskurs N. fra er  $182^{\circ}$  og S. fra  $2^{\circ}$ , er afmærket, som følger:  
Paa W.-Siden, regnet N. fra:  
1. Rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste i 4,8 m Vand paa  $55^{\circ} 05' 26'' N$   $12^{\circ} 18' 56'' E$ .  
2. Rød Stage med 1 opadvendt Kost i 3,0 m Vand paa  $55^{\circ} 05' 16'' N$ .  $12^{\circ} 18' 56'' E$ .  
3. Rød Stage med 1 opadvendt Kost i 3,0 m Vand paa  $55^{\circ} 05' 00'' N$ .  $12^{\circ} 18' 55'' E$ .  
4. Rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost i 4,2 m Vand paa  $55^{\circ} 04' 45'' N$ .  $12^{\circ} 18' 54'' E$ .  
Paa E.-Siden, regnet N. fra:  
1. Hvid Stage med 1 Halmvisk i 4,7 m Vand paa  $55^{\circ} 05' 26'' N$ .  $12^{\circ} 18' 58'' E$ .  
2. Hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ , i 3,9 m Vand paa  $55^{\circ} 05' 12'' N$ .  $12^{\circ} 18' 58'' E$ .  
3. Hvid Stage med 1 Halmvisk i 3,8 m Vand paa  $55^{\circ} 04' 57'' N$ .  $12^{\circ} 18' 58'' E$ .  
4. Hvid Stage med 2 Halmviske i 4,2 m Vand paa c.  $55^{\circ} 04',8 N$ .  $12^{\circ} 19',0 E$ .  
(Kort Nr. 161, 187.)
3112. (T). Sverige. Kalmar—Färjestaden. Midlertidigt Sømærke udlagt.  
(U. f. s. Nr. 45/2847. Stockholm 1939.)  
En Stage med Kryds er som midlertidigt Vintersømærke udlagt paa  $56^{\circ} 38',90 N$ .  $16^{\circ} 26',88 E$ , ud for *Färjestaden*. Stagen inddrages i Foraaret 1940 uden nærmere Meddelelse.
3113. (P). Sverige. Kalmarsund. Skäggenäs og Ispeudde Fyr forandres. Lys- og Klokketønde flyttes.  
(U. f. s. Nr. 44/2745. Stockholm 1939.)  
I Løbet af 1939 sker følgende Forandringer ved Fyrbelysningen:  
a. I *Skäggenäs* Fyr paa c.  $56^{\circ} 46',4 N$ .  $16^{\circ} 28',9 E$ . indlægges en rød Sektor mellem c.  $335^{\circ}$  og c.  $343^{\circ}$  over *Füholmsgrund*.



- b. Den hvide Sektor mellem  $49^\circ$  og  $57^\circ$  i *Ispeudde* Fyr paa c.  $56^\circ 44',7$  N.  $16^\circ 31',1$  E. deles, som følger:  
 Grønt i Pejl. fra  $49^\circ$  til c.  $53^\circ$ . Hvidt i Pejl. fra c.  $53^\circ$  til  $57^\circ$ .  
 c. Lys- og Klokketønden *Norra angöringsbojen* paa c.  $56^\circ 41',6$  N.  $16^\circ 24',5$  E. flyttes c. 1100 m NNE. efter til c.  $56^\circ 42',2$  N.  $16^\circ 25',0$  E.  
 (Kort Nr. 181.)

**3114. Sverige. Gotland W.-Kyst. Lickershamn. Nyt Fyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 44/2747. Stockholm 1939.)

Paa Hovedet af Bølgebryderen ved den nu færdigbyggede Fiskerihavn i *Lickershamn* er paa c.  $57^\circ 49',9$  N.  $18^\circ 31',4$  E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,7^s$ . Flammens Højde: 8 m. Hvid Betonsøjle med Fyrlanterne. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra  $113^\circ$  til  $140^\circ$ .
2. Hvidt i — -  $140^\circ$  -  $160^\circ$ .
3. Rødt i Pejl. fra  $160^\circ$  til  $235^\circ$ .
4. Hvidt i — -  $235^\circ$  -  $113^\circ$ .

(Kort Nr. 182.)

**3115. Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamnsleden til Stockholm. Fyrbelysning forandret.**

(U. f. s. Nr. 45/2846. Stockholm 1939.)

I. Paa S.-Siden af *Getholmen* er paa  $59^\circ 18',10$  N.  $18^\circ 52',65$  E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ . Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvid, ottkantet Fyrhaake paa Fundament. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra Land til  $298^\circ$ .
2. Hvidt i — -  $298^\circ$  -  $307^\circ$ .
3. Rødt i — -  $307^\circ$  -  $32^\circ$ .
4. Grønt i Pejl. fra  $32^\circ$  til  $102^\circ$ .
5. Hvidt i — -  $102^\circ$  -  $110^\circ$ .
6. Rødt i — -  $110^\circ$  - Land.

II. Den tidligere hvide Sektor mellem  $278^\circ$  og  $311^\circ$  i *Yxhammarskubben* Fyr paa c.  $59^\circ 18',9$  N.  $18^\circ 48',8$  E. er forandret, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra  $278^\circ$  til  $283^\circ$ .
2. Hvidt i — -  $283^\circ$  -  $297^\circ$ .
3. Rødt i Pejl. fra  $297^\circ$  til  $303^\circ$ .

Iøvrigt uforandret.

**3116. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib midlertidig ombyttet.**

(U. f. s. Nr. 45/2784. Stockholm 1939.)

Fyrskibet *Grundkallen* paa c.  $60^\circ 33'$  N.  $18^\circ 58'$  E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyr- og Taage-signalkarakterer er uforandret. Reservefyrskibet er forsynet med Radiotelegrafstation.

(Se Tillæg.)

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

**3117. (T). Sverige. Sundet. Klagshamn. Skydeøvelser. Advarsel.**

(U. f. s. Nr. 45/2835. Stockholm 1939.)

Fra et Batteri i *Klagshamn* paa c.  $55^\circ 31',2$  N.  $12^\circ 53',7$  E. vil der i Tiden fra den 23.—29. Oktober d. A. blive afholdt Skydeøvelser med Antiluftslyts fra Kl. 0900—1700. Det farlige Omraade omfatter *Höllviken* samt Farvandet ud for *Skånör Halvø* N. efter til Breddeparallellen gennem Skydepladsen indtil en Afstand af c. 8 Sm fra denne. Søfarende anmodes om, særlig mellem Kl. 1300—1500, ikke unødigt at opholde sig indenfor Omraadet.

Under Skydningen vil der være hejst et rødt Flag ved Skydepladsen.

**3118. Sverige. Sundet S.-lige Del. Nyt afmærket Løb. Sømærke udlægges indtil videre ikke.**

(U. f. s. Nr. 45/2848. Stockholm 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/3067 1939 meddeles, at den under Pkt. a nævnte Stage paa  $55^\circ 28',16$  N.  $12^\circ 45',30$  E. indtil videre ikke udlægges.

(E. f. S. Nr. 47/3067 1939. Kort Nr. 132, 130, 125 og 180.)

- 3119. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Oprensning tilendebragt. Afmærkning atter normal.**  
 Oprensningen af *Bøgestrøm gravede Rende* er nu tilendebragt. Dybden er normal, og Afmærkningen er flyttet tilbage til de oprindelige Pladser.  
 c.  $55^{\circ} 07' N. 12^{\circ} 14',5 E.$   
 (E. f. S. Nr. 27/2038 og 30/2219 1939.)
- 3120. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**  
 Ved Opmaalingen den 17. Oktober d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $6,0$  m i E.-Siden af Renden,  $6,0$  m i Midten af Renden og  $5,5$  m i W.-Siden af Renden.  
 c.  $54^{\circ} 52' N. 12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$   
 (E. f. S. Nr. 42/2774 1939.)
- 3121. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydcøvelser. Advarsel.**  
 Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning, som følger:  
 a. Skydning med Gevær, Rekylggevær og Maskingevær. (Almindelig Afspærring). Den 28. og 30. Oktober, 7., 8., 14., 15., 23., 24., 25., 27. og 28. November d. A.  
 b. Skydning med 20 mm Maskinkanon og 37 mm Fodfolkskanon. Den 26., 27. og 31. Oktober, 1., 2., 3., 4., 6., 9., 10., 11., 13., 16., 17., 18., 20., 21. og 22. November d. A.  
 Ved ovennævnte Skydninger med Kanon er det forbudt at besejle Farvandet indenfor Linien *Halk Hoved—Schønheyder Banke—Holst Banke—Barsø*.  
 De nævnte Dage vil der — 1 Time før Skydningens Begyndelse og til Skydningens Slutning — være hejst 1 Kurveballon paa den i Skydeterrænet værende Signalmast.  
 c.  $55^{\circ} 10',6 N. 9^{\circ} 38',8 E.$   
 (E. f. S. Nr. 1/36 1939.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3122. Danmark. Kattegat. Gronaa Havn. Oplysning om Fyr.**  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 17/1314 1939 meddeles, at *Gronaa Havn* E.-lige Vinkelfyr paa E.-Molens Hoved paa  $56^{\circ} 24' 47'' N. 10^{\circ} 56' 07'' E.$  nu viser c. 45 Blink pr. Minut, Blink c.  $\frac{1}{3}^s$ , Mørke c.  $1^s$ .  
 (E. f. S. Nr. 17/1314 1939. Kort Nr. 102. Havnelods, Side 74. Fyr-Port. Nr. 154.)
- 3123. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Vinga — norske Grænse. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.**  
 (U. f. S. Nr. 44, Tillæg. Stockholm 1939.)  
 E. f. S. Nr. 42/2777 og 42/2779 1939 annulleres og erstattes med:  
 Som Afmærkning for et Neutralitetsløb indenfor *svensk* Søterritorium er midlertidig udlagt følgende Sømærker:  
 1. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost paa  $57^{\circ} 38',54 N. 11^{\circ} 33',46 E., W.$  for *Vinga*, SW. for en  $9,8$  m Grund.  
 2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 44',50 N. 11^{\circ} 30',68 E., W.$  for *Oset* i dybt Vand.  
 3. En sort Stage med 1 Ballon paa  $57^{\circ} 48',08 N. 11^{\circ} 27',16 E., NW.$  for *Stora Pölsan* i dybt Vand.  
 4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 53',54 N. 11^{\circ} 24',77 E., W.$  for *Paternoster* i dybt Vand.  
 5. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $57^{\circ} 59',37 N. 11^{\circ} 24',57 E., SW.$  for *Orskär* i dybt Vand.  
 6. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 01',73 N. 11^{\circ} 23',75 E., SSE.$  for *Måseskär* i dybt Vand.  
 7. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $58^{\circ} 03',20 N. 11^{\circ} 18',69 E., SSW.$  for *Måseskär* i dybt Vand.

8. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 09',_{84}$  N.  $11^{\circ} 16',_{85}$  E., SSW. for *Bonden* i dybt Vand.
9. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 17',_{00}$  N.  $11^{\circ} 13',_{08}$  E., S. for *Hällö* i dybt Vand.
10. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 21',_{60}$  N.  $11^{\circ} 07',_{60}$  E., W. for en  $10,7$  m Grund.
11. En sort Stage med 2 Balloner paa  $58^{\circ} 28',_{93}$  N.  $11^{\circ} 07',_{14}$  E., paa *Sotefjorden* i dybt Vand.
12. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 31',_{06}$  N.  $11^{\circ} 06',_{73}$  E., ESE. for *Väderöbod* i dybt Vand.
13. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 34',_{90}$  N.  $11^{\circ} 08',_{08}$  E., WNW. for Grunden *Bockarn* ( $9,8$  m).
14. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 35',_{48}$  N.  $11^{\circ} 07',_{17}$  E., E. for Grunden *Ryggen* ( $3,9$  m).
15. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 40',_{07}$  N.  $11^{\circ} 05',_{10}$  E., WNW. for *Bräm-skär* i dybt Vand.
16. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 44',_{80}$  N.  $11^{\circ} 03',_{75}$  E., ESE. for *Ramskär* i dybt Vand.
17. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 47',_{88}$  N.  $11^{\circ} 01',_{61}$  E., N. for en  $7$  m Grund.
18. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 48',_{07}$  N.  $11^{\circ} 01',_{84}$  E., S. for en  $4,5$  m Grund.
19. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 55',_{46}$  N.  $10^{\circ} 57',_{85}$  E., S. for *Stora Drammen*.
20. En sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 54',_{88}$  N.  $10^{\circ} 56',_{21}$  E., NW. for en  $9$  m Grund.
21. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $58^{\circ} 54',_{75}$  N.  $10^{\circ} 56',_{10}$  E., SE. for en  $9$  m Grund.
- (Kort Nr. 101, 100 og 92.)

**3124. (T). Sverige. Skagerrak. Strömstad—Paternoster. Midlertidige Lodsfarvand m. m.**

(U. f. s. Nr. 45/2795. Stockholm 1939.)

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er indtil videre oprettet følgende midlertidige Lodsfarvand:

Lodsplads:

*Käringön*. Fra Søen ved *Gäven* til Søen ved *Paternoster*.

*Lysekil*. Fra Søen ved *Gäven* til Søen ved *Paternoster*.

*Smögen*. Fra Søen ved *Hällö* til *Rigsgrænsen*.

*Väderöarna*. Fra Søen ved *Hällö* til *Rigsgrænsen*.

*Havstenssund*. Fra *Rigsgrænsen* til Søen ved *Gäven*.

*Nordkoster*. Fra *Rigsgrænsen* til Søen ved *Gäven*.

*Strömstad*. Fra *Rigsgrænsen* til Søen ved *Gäven*.

For *Väderöarnas* Lodsstation er midlertidig oprettet Lodsudkig paa *Smögen*.

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**

**3125. Danmark. Jyllands W.Kyst. Søren Bovbjergs Dyb. Afmærkning forandret. Advarsel.**

E. f. S. Nr. 47/3105 1939 annulleres og erstattes med:

Den midlertidig udlagte hvidmalede Lystønde *Søren Bovbjergs Dyb E.*, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver  $7\frac{1}{2}$  s, paa  $55^{\circ} 32'$  ( $45''$ ) N.  $7^{\circ} 56'$  ( $30''$ ) E. er flyttet til  $55^{\circ} 32' 58",_7$  N.  $7^{\circ} 56' 06",_6$  E., c.  $200$  m W. for en nyfunden  $5,5$  m Palle.

Opmærksomheden henledes paa, at med Kuling omkring E. kan Vandstanden i *Søren Bovbjergs Dyb* falde til  $0,5$  m under Kortets Dybdeangivelse.

(E. f. S. Nr. 41/2737 1939. Kort Nr. 93 og 94. Danske Lods II, Side 22.)

- 3126. Holland. Zeegat van Terschelling. Forbudt Omraade. Advarsel.**  
(B. a. Z. Nr. 242/3126. 's-Gravenhage 1939.)  
Grænserne for det for Skibsfarten forbudte Omraade i *Zeegat van Terschelling* er nu, som følger:  
Mod *Vest*: Meridianen  $5^{\circ} 00'$  E. fra Kysten af *Vlieland* til den *hollandske* Søterritorialgrænse (3 Sm fra Lavvandslinien).  
Mod *Nord*: Den *hollandske* Søterritorialgrænse indtil den skærer Breddeparallellen  $53^{\circ} 23'$  N., derefter langs denne Breddeparallel til Kysten af *Terschelling*.  
Den indre Grænse er som hidtil.  
I ethvert Tilfælde kan Skibsfarten udenfor 8 m-Kurven ved Ydersiden af *Terschellingergroenden* regne med, at de ikke behøver at frygte nogen Fare fra *hollandsk* Side, men derimod nok fra de af de krigsførende trufne Forholdsregler (Minespæringerne).
- 3127. Holland. Zeegat van Zierikzee. Zandkreek. Fyrs Lysstyrke nedsat.**  
(B. a. Z. Nr. 244/3153. 's-Gravenhage 1939.)  
Lysevnen i Kystfyrene i *Zandkreek* er indtil videre formindsket.  
c.  $51^{\circ} 32'$  N.  $3^{\circ} 48'$  E.
- 3128. England. Lowestoft. Anduvning. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 2263. London 1939.)  
Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *St. Peter's Kirke, Lowestoft*, der er beliggende paa c.  $52^{\circ} 29'$  N.  $1^{\circ} 45'$  E.:  
a.  $2,7$  m —  $1,23$  Sm  $125^{\circ}$ .    b.  $3,4$  m —  $1,71$  Sm  $123^{\circ}$ .
- V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.**
- 3129. Frankrig. Seine Bugt. Iles Saint Marcouf SE. Farligt Omraade ophævet.**  
(B. a. Z. Nr. 246/3192. 's-Gravenhage 1939.)  
E. f. S. Nr. 47/3107 1939 annulleres, idet det deri omtalte farlige Omraade er ophævet.  
*Grandcamp* Fyr: c.  $49^{\circ} 23',5$  N.  $1^{\circ} 03'$  W.
- 3130. England S.-Kyst. Weymouth Anduvning. Farligt Omraade.**  
(B. a. Z. Nr. 240/3112. 's-Gravenhage 1939.)  
Et cirkelformet Omraade med en Radius af 3 Sm og Centrum 4 Sm  $90^{\circ}$  fra *Shambles* Fyrskib er erklæret farligt for Sejladsen.  
Omraadet overlapper ikke helt det i E. f. S. Nr. 44/2899 1939 omtalte farlige Omraade.  
*Shambles* Fyrskib: c.  $50^{\circ} 31'$  N.  $2^{\circ} 20'$  W.  
(E. f. S. Nr. 44/2899 1939.)
- 3131. (T). England S.-Kyst. Plymouth Anduvning. Forbudt Omraade.**  
(N. t. M. Nr. 2237. London 1939.)  
Med mindre man faktisk løber ind i eller forlader *Plymouth Sound, Cawsand* Bugt eller *Yealm* Floden, skal alle Fartøjer undgaa at navigere i det Omraade, der i Kortene er vist med punkterede Linier mellem *Rame Head* S. efter til c.  $50^{\circ} 16'$  N.  $4^{\circ} 10'$  W. og derfra til *Stoke Point*.
- 3132. England W.-Kyst. Bristol Channel. Scarweather Fyrskib S. Farligt Omraade.**  
(B. a. Z. Nr. 235/3048. 's-Gravenhage 1939.)  
Miner er udlagt i et cirkelformet Omraade med en Radius af 3 Sm og Centrum paa  $51^{\circ} 23' 40''$  N.  $3^{\circ} 57' 10''$  W.,  $3,8$  Sm  $191^{\circ}$  fra *Scarweather* Fyrskib.

- 3133. (T). England W.-Kyst. Bristol Channel. Milford Haven Anduvning. Skyde-  
øvelser. Advarsel.**  
(N. t. M. Nr. 2253. London 1939.)  
Indtil videre vil der om Dagen blive afholdt Skydcøvelser i et Omraade ,der be-  
grænses af en Linie gennem følgende Punkter:  
a. 51° 38' 54" N. 5° 03' 12" W. d. 51° 32' 24" N. 4° 59' 18" W.  
b. 51° 38' 54" N. 5° 06' 06" W. e. 51° 36' 36" N. 4° 59' 18" W.  
c. 51° 33' 36" N. 5° 06' 06" W.  
Skibe advares imod at komme indenfor dette Omraade ved Dagslys.
- 3134. England W.-Kyst. Milford Haven. Forbudt Omraade.**  
(N. t. M. Nr. 2232. London 1939.)  
Al Sejlads i nedennævnte Omraade er forbudt.  
Omraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:  
(a). 760 m 320° fra det røde, faste Fyr paa SW.-Hjørnet af *Newton Noyes Pier*,  
der er beliggende paa c. 51° 42' N. 5° 01' W.  
Fra (a) 305 m i Retningen 180° til (b), derfra 580 m i Retningen 130° til (c), derfra  
670 m i Retningen 102° til (d) og derfra 210 m i Retningen 360° til (e),  
Punkterne (a) og (e) er hvert afmærket med en Baake og Punkterne (b) og (d)  
med en grøn- og hvidmalet Spidstønde.
- 3135. (T). Orkney Øerne. Kirkwall Anduvning. Oplysning om Lodstjeneste.**  
(N. t. M. Nr. 2236. London 1939.)  
Et Lods fartøj er nu om Dagen, saa længe det er lyst, stationeret i *Shapinsay  
Sound E. for Helliar Holm*.  
Skibe, som anduver *Kirkwall*, skal gaa tæt til Lods fartøjet, der vil føre dem ind i  
Havnen og anvise dem en Ankerplads.  
Skibe maa ikke løbe ind efter Mørkets Frembrud.
- 3136. (T). Irland E.-Kyst. Kish Bank E. Undervandshindring.**  
(N. t. M. Nr. 2238. London 1939.)  
En Undervandshindring, der er farlig for Sejladsen, rapporteres at ligge paa c.  
53° 20' N. 5° 45' W., 11 Sm 101° fra *Baily Island Fyr*.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 3137. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Undersøgelsestjeneste.**  
(B. a. Z. Nr. 245/3176. 's-Gravenhage 1930.)  
Skibe, der ønsker at løbe ind til *Pertuis d'Antioche*, skal anløbe Punkt (a) 46° 04'  
35" N. 1° 30' 50" W. eller Punkt (b) 46° 08' 45" N. 1° 34' 40" W., hvor de maa afvente  
Undersøgelses fartøjets Ankomst. Forbindelseslinien mellem *Baleines Fyrtaarn* og *Chassi-  
ron Fyrtaarn* maa ikke passeres, før Tilladelse er modtaget fra Undersøgelsesofficeren.
- 3138. Spanien NW.-Kyst. Ria de Pontevedra. Cabezo del Medio. Fyr nedlagt.**  
(A. a. l. N. Nr. 20/488. San Fernando 1939.)  
*Cabezo del Medio* røde Fyr med Formærkelser paa c. 42° 22',7 N. 8° 47' W. er  
permanent nedlagt. Baaken er fjernet.
- 3139. Afrika W.-Kyst. Gabon Floden. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 2258. London 1939.)  
*Butterfly Bank* Stumptønde paa c. 0° 23' N. 9° 20' E. er ombyttet med en rødmalet  
Lystønde, der viser grønt Et-Blink.  
(E. f. S. Nr. 16/1193 1939.)
- 3140. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Morro Point. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 2245. London 1939.)  
*Morro Point* Fyr paa c. 10° 47' S. 13° 44' E. er forandret til at vise rødt Gruppe-  
Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Synsvidde: 14 Sm.  
(E. f. S. Nr. 46/3293 1938.)

3141. (T). **Canariske Øer. Isla de La Palma. Fuencaliente Fyr** midlertidig forandret.  
(A. a. l. N. Nr. 20/489. San Fernando 1939.)  
E. f. S. Nr. 46/3026 1939 annulleres og erstattes med:  
*Fuencaliente Fyr* paa c. 28° 26',<sub>5</sub> N. 17° 50',<sub>3</sub> W. er midlertidig forandret til at vise hvidt, fast Lys.
3142. **Kanada. St. Pierre et Miquelon. Fyr slukket. Sejladsforskrift.**  
(N. t. M. Ottawa 21. September 1939.)  
1. Alle Fyrene paa Øerne med Undtagelse af *Galantry Head Fyr* er slukket.  
2. Taagesignalerne ved *Galantry* og *Pointe Plate* vil vedblive at være i Virksomhed.  
3. Det er forbudt alle fremmede Skibe, med Undtagelse af regulære Postskibe, at løbe ind i en af Havnene paa Øerne om Natten uden særlig Tilladelse.
3143. (T). **Kanada. Cape Breton Island E.-Kyst. Sydney Harbour Indløb. Flat Point. Lys- og Fløjtetønde inddraget.**  
(N. t. M. Ottawa. 19. September 1939.)  
*Flat Point Lys- og Fløjtetønde* paa 46° 18' 41" N. 60° 07' 25" E. er midlertidig inddraget.
3144. **Kanada. Cape Breton Island. Great Bras d'Or Lake. Man of War Point. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 47/127. Ottawa 1939.)  
Et mindre Skær med 9,<sub>3</sub> m Vand er fundet paa 46° 11' 57" N. 60° 32' 18" W., 0,<sub>8</sub> Sm 36½° fra *Man of War Point Fyr*.
3145. **Kanada. Oplysning om Fyr, Taagesignaler m. m. Advarsel.**  
(N. t. M. Ottawa 21. September 1939.)  
Opmærksomheden henledes paa, at Fyr, Taagesignaler og Radiofyr paa *Kanadas* Kyster uden forudgaaende Meddelelse kan være ude af Virksomhed.
3146. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Winter Harbour. Radiopejlstation ude af Virksomhed.**  
(N. t. M. Nr. 39/2490. Washington 1939.)  
*Winter Harbour* Radiopejlstation paa c. 44° 20' N. 68° 04' W. er indtil videre ude af Virksomhed.
3147. **Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth Harbour. Baake genopført.**  
(N. t. M. Nr. 39/2491. Washington 1939.)  
*Stielman Rocks* Baake paa 43° 04' (00") N. 70° 42' (30") W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 42/2803 1939.)
3148. **Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Poyners Hill. Radiopejlstation ude af Virksomhed.**  
(N. t. M. Nr. 39/2502. Washington 1939.)  
*Poyners Hill* Radiopejlstation paa c. 36° 17' N. 75° 48' W. er indtil videre ude af Virksomhed.
3149. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Jupiter Inlet. Radiopejlstation ude af Virksomhed.**  
(N. t. M. Nr. 39/2503. Washington 1939.)  
*Jupiter Inlet* Radiopejlstation paa c. 26° 57' N. 80° 05' W. er indtil videre ude af Virksomhed.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 3150. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Brazos Floden Anduvning. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 39/2505. Washington 1939.)  
En Grund med en mindste Dybde af 0,3 m rapporteres at ligge c. 2 Sm uden for Munden af *Brazos Floden*. Grunden strækker sig fra 28° 51' 45" N. til 28° 52' 09" N. og fra 95° 22' 07" W. til 95° 22' 24" W.
- 3151. Antigua. Sandy Island. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 2266. London 1939.)  
*Sandy Island Fyr* paa c. 17° 07' N. 61° 55' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 29/2171 1939.)
- 3152. Argentina. Bahia Blanca. Bahia Falsa. Tønder inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 39/2521. Washington 1939.)  
Nedennævnte Tønder er permanent inddraget:
- |    |           |     |                |                |
|----|-----------|-----|----------------|----------------|
| a. | Rød Tønde | paa | 39° 21' 40" S. | 61° 49' 21" W. |
| b. | —         | —   | 39° 19' 39" S. | 61° 52' 30" W. |
| c. | Sort      | —   | 39° 20' 21" S. | 61° 53' 21" W. |
| d. | Rød       | —   | 39° 14' 42" S. | 61° 55' 42" W. |
- 3153. Mexiko W.-Kyst. West Benito Island. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 38/2447. Washington 1939.)  
Et Skær med 3,0 m Vand rapporteres at ligge paa c. 28° 18' N. 115° 35' W., c. 365 m 205° fra Landpynten.
- 3154. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Hueneme. Lys- og Klokketønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 39/2523. Washington 1939.)  
En sortmalet Lys- og Klokketønde, *Oxnard Harbour West Jetty*, der viser grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>, er udlagt i c. 44 m Vand paa c. 34° 09' N. 119° 13' W., c. 730 m 240° fra *Point Hueneme Fyr*.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3155. Sardinien. Maddalena. Lodstvang.**  
(N. t. M. Nr. 2241. London 1939.)  
Der hersker Lodstvang for alle Skibe i *La Maddalena*.  
Skibe kommende fra N. og W. skal passere mellem *Isola Spargi* og *Isola della Maddalena*.  
Skibe kommende fra E. skal passere mellem *Isola della Biscie* og *Cape Ferro*.  
Alle andre Indløb er lukket.  
c. 41° 13' N. 9° 25' E.
- 3156. Rusland. Sorte Hav. Krim. Streletska Bugt. Ledefyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 2273. London 1939.)  
Bagfyret paa c. 44° 35' N. 33° 28' E. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>.
- 3157. Cypem SW.-Kyst. Paphos Point Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 45/4239. Berlin 1939.)  
*Paphos Point Fyr* paa c. 34° 45' N. 32° 24' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>. Synsvidde: 17 Sm.  
(E. f. S. Nr. 32/2393 1939.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

3158. Røde Hav W.-Kyst. Port Sudan. Fyr slukket.  
(B. a. Z. Nr. 245/3183. 's-Gravenhage 1939.)  
*Sanganeb Reef* Fyr samt alle Fyr ved *Port Sudan* er slukket.  
*Sanganeb Reef* Fyr: c. 19° 43' N. 37° 26' E.  
(Se Tillæg.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

3159. (T). Singapore Stræde. Singapore Anduvning. Fyr slukket. Lystønde ind-draget.  
(B. a. Z. Nr. 238/3094. 's-Gravenhage 1939.)  
1. Følgende Fyr er for Tiden slukket:  
*Sultan Shoal*, *Raffles*, *St. John Island*, *Baake Nr. 1* (c. 1° 14' N. 103° 43',<sub>5</sub> E.),  
*Baake Nr. 6* (c. 1° 15',<sub>5</sub> N. 103° 45',<sub>5</sub> E.) og *Lima Island* (c. 1° 22' N. 104° 18' E.).  
2. Lystønden ud for *Tanjong Katong* (c. 1° 17' N. 103° 54' E.) er for Tiden ind-draget.
3160. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja E.-lige Farvand. Grunde. Lystønde flyttet.  
(B. a. Z. Nr. 236/3063. 's-Gravenhage 1939.)  
1. Grunden med under 5 m Vand paa c. 7° 11',<sub>7</sub> S. 112° 48',<sub>8</sub> E. har udvidet sig c. 600 m E. efter.  
2. Pullen med under 5 m Vand paa c. 7° 11',<sub>5</sub> S. 112° 49',<sub>5</sub> E. findes ikke mere. Dybden paa Stedet er nu 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> m.  
3. Den sorte Lystønde med hvidt Et-Blink er flyttet 550 m i Retningen 75° til c. 7° 11',<sub>5</sub> S. 112° 49',<sub>3</sub> E.
3161. Sunda Øerne. Celebes W.-Kyst. Towali Island eksisterer ikke. Advarsel.  
(B. a. Z. Nr. 236/3062. 's-Gravenhage 1939.)  
*Towali Island*, der i Kortet er angivet at ligge paa *Towali Reef* paa c. 0° 42',<sub>1</sub> S. 119° 38',<sub>5</sub> E., eksisterer ikke.  
Det fraraades paa Grund af Dybdeforandring at passere mellem *Towali Reef* og Kysten.
3162. (T). Kina. Oplysning om Minespærringer.  
(N t. M. Nr. 2103. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 34/2560 1939 annulleres og erstattes med:
- A. Indløbet til Tai Sami Inlet (Swabue eller Shan I).  
Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa 22° 45' 30" N. 115° 18' 30" E., er udlagt i Indløbet til *Tai Sami Inlet*. Feltets Midtlinie gaar fra *Tai Sami Head* til et Punkt paa Kysten, 1,<sub>2</sub> Sm 80° fra *Club Point*. Feltets Bredde er 2,<sub>2</sub> Sm.
- B. Indløbet til Chauan Bay (Chaon-Hsien).  
Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa 23° 35' 36" N. 117° 17' 00" E., er udlagt i Indløbet til *Chauan Bay*. Feltets Midtlinie gaar fra *Chauan Head* til et Punkt paa Kysten, 4,<sub>4</sub> Sm 295° fra *Chauan Head*. Feltets Bredde er 1,<sub>7</sub> Sm.
- C. Indløbet til Tongsang (Tungshan) Harbour.  
Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa 23° 43' 15" N. 117° 33' 15" E., er udlagt i Indløbet til *Tongsang Harbour*. Feltets Midtlinie gaar fra *Thunder Head* til et Punkt paa Kysten, 3,<sub>2</sub> Sm 270° fra *Thunder Head*. Feltets Bredde er 1,<sub>5</sub> Sm.
- D. Indløbet til Chinchu Harbour (paa Chuanchow).  
Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa 24° 49' 36" N. 118° 51' 00" E., er udlagt i Indløbet til *Chinchu Harbour*. Feltets Midtlinie gaar fra *Tongbu Fyr* til *Chung Chi Point*. Feltets Bredde er 3,<sub>2</sub> Sm.



**E. Indløbet til Hungwha Sound.**1. *Lamyit Channel.*

Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa  $25^{\circ} 09' 00''$  N.  $119^{\circ} 27' 12''$  E., er udlagt i *Lamyit Channel*. Feltets Midtlinie gaar fra *South Yit* til *Loutz Rock*. Feltets Bredde er  $2,8$  Sm.

2. *Hungwha Channel.*

Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa  $25^{\circ} 17' 30''$  N.  $119^{\circ} 39' 30''$  E., er udlagt i *Hungwha Channel*. Ellipsen gaar gennem følgende Punkter:

a. Midtpunktet af *Long Yit*.b. — — — *Cap Yit*.c. Et Punkt  $0,5$  Sm  $0^{\circ}$  fra den N.-lige *Scattered Yits*.d. — — —  $0,5$  Sm  $270^{\circ}$  fra *Sentry Island*.e. — — — paa *Sand Island*  $3,25$  Sm  $93^{\circ}$  fra *Volga Rock*.f. — — — paa  $25^{\circ} 21' 00''$  N.  $119^{\circ} 38' 30''$  E.g. — — —  $0,75$  Sm  $308^{\circ}$  fra *Volga Rock*.**F. Indløbet til Min Floden.**1. *Outer Bar.*

Et cirkelformet Minefelt, hvis Centrum ligger  $2$  Sm  $248\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Red Entrance Buoy*, som er beliggende paa  $26^{\circ} 05' 36''$  N.  $119^{\circ} 45' 36''$  E., og hvis Radius er  $1,3$  Sm, er udlagt paa *Outer Bar*.

2. *Woga Channel.*

Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa  $26^{\circ} 10' 00''$  N.  $119^{\circ} 41' 42''$  E., er udlagt i *Woga Channel*. Feltets Midtlinie gaar fra Kysten af *Sharp Peak* ( $26^{\circ} 08' 48''$  N.  $119^{\circ} 40' 24''$  E.) til et Punkt  $0,8$  Sm  $324^{\circ}$  fra *Northern Europe Rock*. Feltets Bredde er  $2,2$  Sm.

**G. Indløbet til Santu Inlet og Loyuan Bay.**

Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa  $26^{\circ} 28' 00''$  N.  $119^{\circ} 51' 45''$  E., er udlagt i Indløbet til *Santu Inlet* og *Loyuan Bay*. Feltets Midtlinie gaar fra *Chown Point* til et Punkt paa Kysten paa  $26^{\circ} 24' 30''$  N.  $119^{\circ} 50' 48''$  E. Feltets Bredde er  $3,2$  Sm.

A n m. Indløbet til *Loyuan Bay* er  $6$  Sm  $208^{\circ}$  fra *Chown Point*.

**H. Indløbet til Namkwan Harbour (eller Shacheng).**

Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa  $27^{\circ} 07' 42''$  N.  $120^{\circ} 26' 45''$  E., er udlagt i Indløbet til *Namkwan Harbour*. Feltets Midtlinie gaar fra S.-Spidsen af *Chin Kwan Island* og *Mortice Bluff*. Feltets Bredde er  $2$  Sm.

**I. Indløbet til Wenchow.**1. *South Pass.*

Et cirkelformet Minefelt med en Radius af  $1,2$  Sm og Centrum halvvejs mellem *Hokin Island* og *Great Sampwan Island* ( $27^{\circ} 54' 30''$  N.  $121^{\circ} 07' 18''$  E.) er udlagt i *South Pass*.

2. *North Channel.*

Et cirkelformet Minefelt med en Radius af  $1,2$  Sm og Centrum halvvejs mellem *Hokin Island* og *Hutan Island* ( $27^{\circ} 56' 00''$  N.  $121^{\circ} 06' 30''$  E.) er udlagt i *North Channel*.

3. *S.-Enden af Lot Sin Bay.*

Et ellipseformet Minefelt, hvis Midtpunkt er beliggende paa  $28^{\circ} 01' 00''$  N.  $121^{\circ} 03' 42''$  E., er udlagt i S.-Enden af *Lot Sin Bay*. Feltets Midtlinie gaar fra Punktet  $27^{\circ} 59' 00''$  N.  $121^{\circ} 07' 00''$  E. til Punktet  $28^{\circ} 02' 35''$  N.  $121^{\circ} 00' 30''$  E. Feltets Bredde er  $3,5$  Sm.

**3163. Kina. Kiaochow Bugt. Skær.**

(N. t. M. Nr. 2274. London 1939.)

Et Skær i Havoverfladen er fundet paa c.  $36^{\circ} 04'$  N.  $120^{\circ} 28'$  E.,  $0,8$  Sm  $73^{\circ}$  fra Midten af *Chuensisian Island*.

- 3164. Japan. Honshu E.-Kyst. Tu Shima. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 2226. London 1939.)  
*Tu Shima* Fyr paa *Kuro Saki* er beliggende c. 0,2 Sm 265° fra den i Kortet angivne Plads. Fyrets Plads er c. 38° 17' N. 141° 32' E., 1,3 Sm 154° fra *Aikawa* Bugt røde, faste Fyr.  
Flammens Højde er 76 m.
- 3165. Japan. Naikai. Tokuyama Bugt. Oplysning om Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 2276. London 1939.)  
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 10,1 m, ligger sunket paa c. 34° 00' N. 131° 46' E., 1,59 Sm 30° fra *Iwa Shima* Fyr. En rød Spidstønde er udlagt 0,025 Sm SW. for Vraget.
- 3166. Australien S.-Kyst. Eclipse Islands E. Grundt Vand.**  
(N. t. M. Nr. 2227. London 1939.)  
Dybder paa c. 4,8 m Vand rapporteres at findes c. 1,4 Sm E. for *Eclipse Islands*.  
*Eclipse Islands* Gruppe-Blinkfyr: c. 35° 11' S. 117° 53' E.  
(Se Tillæg.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 3167. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Skibes Nationalitetsmærker.**  
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 20. Oktober d. A. udstedt nedenstaaende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer (Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930) og kgl. Anordning af 20. Oktober 1939 om Skibes Nationalitetsmærker bekendtgøres herved efter Samraad med Marineministeriet følgende:

### § 1.

Ethvert *dansk* Skib skal udenfor Havn hele Døgnet føre det *danske* Nationalflag i passende Størrelse og maa ikke, hverken i eller udenfor Havn, føre eller vise andet Nationalflag end det danske.

### § 2.

Ethvert *dansk* Skib skal have paamalet to store, *danske* Nationalflag paa hver Side af Skibet samt Skibets Navn og Ordet „*Danmark*“ i store, tydelige Bogstaver midt paa hver Skibside. Desuden skal Skibet paa et fra Luften synligt Sted paa Dækket, saa vidt muligt baade For og Agter, vise et udbredt *dansk* Nationalflag eller lade saadant Flag paamale Dækket, Taget af Dækshuse, Lugepresenninger eller andet dertil egnet Sted.

Det forbydes *danske* Skibe at føre, vise eller have paamalet fremmede Nationalitetsmærker.

### § 3.

Ethvert fremmed Skib i *dansk* territorialt Farvand skal udenfor Havn føre sit eget Lands Nationalflag og maa ikke, hverken i eller udenfor Havn, føre eller vise noget andet Lands Nationalflag.

### § 4.

Fremmede Skibe i *dansk* territorialt Farvand maa ikke føre, vise eller have paamalet andre Nationalitetsmærker end deres eget Lands.

### § 5.

Bestemmelserne i §§ 1 og 2 finder ikke Anvendelse paa Skibe, der henhører under Krigsministeriet eller Marineministeriet, og ej heller paa Skibe, der udelukkende anvendes i *danske* Havne, Kanaler, Aaer og Indsøer.

Bestemmelserne i § 2, Stk. 1, finder ikke Anvendelse paa Fartøjer under 20 Reg. Tons Brutto.

### § 6.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf.

### § 7.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

**3168. Danmark. Store-Bælt. Vesterrenden. Rettelser til danske Søkort.**

Kort Nr. 140. I Stedet for det nuværende Mærke *E* indlægges et nyt Mærke *E* c. 1300 m S.-ligere. Mærkets Tekst ændres til: „*Nyborg Kirke overet med spidst Tag paa Pavillon ved Nyborg Strand*“. (Mærkets Pejlinger c. 289°).

Kort Nr. 141 og 142. I Stedet for det nuværende Mærke *G* indlægges et nyt Mærke *G* c. 1300 m S.-ligere. Mærkets Tekst ændres til: „*Nyborg Kirke overet med spidst Tag paa Pavillon ved Nyborg Strand*“. (Mærkets Pejling er c. 289°).

Mærket *H* udtages af Kortet.

Kort Nr. 143. Mærket *D* udtages af Kortet. Mærket *F*, Teksten rettes til: „*Nyborg Kirke overet med spidst Tag paa Pavillon ved Nyborg Strand*“. (Mærkets Pejling er c. 289°).

Mærket *G* udtages af Kortet.

**3169. Estland. Affattelse af Telegrammer.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Telegrammer til *Estland* skal affattes i klart Sprog (*Estisk, Russisk, Tysk, Engelsk* eller *Fransk*). Telefonforbindelsen med *Estland* er suspenderet. Private Radiotelegrammer eller Radiotelefonamtaler med Skibe og Luftfartøjer over *estiske* Stationer er forbudt. Nævnte Indskrænkninger gælder ikke for Korrespondance med Regeringsmyndigheder, Militæret og Diplomati.

**3170. Fransk Marokko og Fransk Somalikyst. Affattelse af Telegrammer.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Private Telegrammer til *Fransk Marokko* kan affattes paa samme Sprog som Telegrammer til *Frankrig* og *Algier*.

Telegrammer til *Fransk Somalikyst* skal affattes i klart Sprog.

**3171. New Zealand. Affattelse af Telegrammer.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Private Telegrammer til *New Zealand* kan (foruden paa *Engelsk* og *Fransk*) affattes paa *Spansk*.

**3172. Norge. Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor norsk Søterritorium.**

(Kundgørelse fra det norske Forsvarsdepartement den 7. September 1939.)

§ 1. Disse Bestemmelser gælder indenfor *norsk* Territorialfarvand for ethvert Fartøj, uanset Størrelse og Fremdrivningsmiddel, med Undtagelse af Fartøjer, som tilhører *norsk* eller *fremmed* Stats Krigsmagt. Bestemmelserne i § 7 gælder dog heller ikke andre Fartøjer, som tilhører den *norske* Stat.

§ 2. 1. Dæksfartøjer skal hele Døgnet have Nationalflaget hejst, naar de er under Sejlads.

2. Ligger de opankret eller fortojet, skal Flaget hejses, naar *norsk* Krigsskib eller Bevogtningsfartøj kommer i Sigte eller ind paa Ankerpladsen eller Havnen. Flaget kan hales ned, naar Skibet er passeret eller har ankret eller fortojet. Indenfor Omraadet af de Krigshavne, som er nævnt i § 8, Punkt 4, skal Flag altid føres, naar Fartøjet har Besætning om Bord (ikke ligger oplagt).

3. Undtaget fra Bestemmelserne i Punkt 1 og 2 er *norske* Fiskeskjæter og mindre Fiskefartøjer, som er mærket overensstemmende med Lov om Registrering og Mærkning af Fiskefartøjer m. v. af 5. December 1917.

4. Det er forbudt at føre andet Flag end det, Fartøjet har Ret til at føre.

Ligeledes er det forbudt at have malet eller anbragt paa Fartøjet et andet Lands nationale Mærker eller Farver.

Det er forbudt udenlandske Fartøjer at have malet eller anbragt *norske* Rederi-mærker paa Fartøjet.

§ 3. 1. Et Fartøj, som bliver prajet af et *norsk* Krigsskib eller Bevogtningsfartøj eller fra Fæstning eller Post i Land, skal straks stoppe eller lægge bi og om nødvendigt ankre op. Naar Farvandet og Omstændighederne forøvrigt tillader det, bør Fartøjet gire ud af Kurs for tydeligt at vise, at det har opfattet Prajningen og vil lystre den. Rejsen maa ikke fortsættes, før den, der har prajet, giver Tilladelse dertil. Chefen for Fartøjet skal svare paa Signaler og Spørgsmaal fra den, som prajer.

2. For Prajning bliver brugt det internationale Signal W Z (— Stop Farten øjeblikkelig) givet med Signalflag, Signallanterne, Lyskaster, Dampfløjte eller Sirene.

Om nødvendigt bliver Signalet ledsaget af et eller flere Prajnings-skud (løse eller skarpe Skud, som bliver rettet for om eller paa Siden af det Fartøj, som bliver prajet). Der kan ogsaa blive brugt et langt Stød i Dampfløjte eller Sirene.

§ 4. Chefen for et *norsk* Krigsskib eller Bevogtningsfartøj og andre Befalingsmænd af Søforsvaret har Ret til at visitere et Fartøj og dets Ladning samt de Personer, som er om Bord, og Føreren af det visiterede Fartøj skal villigt hjælpe til for at lette Visiteringen. Paa Opfordring skal han give de Oplysninger han kan, der kan være af Interesse for de militære Myndigheder. Han har Pligt til at følge de Anvisninger, han faar for den videre Sejlads, og om hvordan han forøvrigt skal forholde sig.

Den, som foretager Visiteringen, skal give Fartøjets Fører et skriftligt Bevis eller gøre Anmærkning om Visiteringen i Fartøjets Dagbog.

§ 5. Hvis der bliver udlagt Miner i et Farvand, og Færdsel gennem Farvandet ikke er forbudt, skal Fartøjer, som passerer Farvandet, have Minelods om Bord. Dog kan Fartøjer, som har faaet særlig Tilladelse dertil, paa eget Ansvar følge efter Fartøjer, som tilhører Krigsmagten eller Lodsvæsenet, eller efter et andet Fartøj, som har Minelods.

Forøvrigt skal Fartøjer, som passerer et Minefarvand nøje rette sig efter de Bestemmelser, som bliver givet af vedkommende militære Myndighed. De skal søge Forbindelse med Bevogtningsfartøj eller Lodsfartøj for nærmere Anvisning.

§ 6. 1. Det er forbudt enhver, som er om Bord i et Fartøj, at fotografere, tage Skitser og foretage Opmaaling, Lodning og andre Handlinger, som kan benyttes til Udsponering af Landets Forsvarsforanstaltninger.

2. Fartøjets Fører skal tage Fotografiapparater, Maaleinstrumenter, Kikkerter og andre Instrumenter, som kan bruges til de under Punkt 1 nævnte Formaal, i Forvaring og holde dem nedlaaset.

3. Pejlinger og Lodskud m. v., som er nødvendige af Hensyn til Fartøjets Navigering, kan tages uanset Bestemmelsen i Punkt 1. Instrumenter, som er nødvendige til Navigeringen, er undtaget fra Bestemmelsen i Punkt 2.

§ 7. I *norske* Havne, deri indbefattet de i § 8, Punkt 4, nævnte Krigshavne, er Radiotelegrafering forbudt.

Indenfor *norsk* Territorialfarvand er det forøvrigt forbudt at sende Radiomeddelelser uden i Tilfælde af Nød eller til Korrespondance med norsk Kyst- og Landradio-station eller Skibsstation, som tilhører den *norske* Marine.

Skibsførere skal forøvrigt rette sig efter de særlige Forskrifter, som maatte blive givet af Telegrafvæsenet eller militære Myndigheder angaaende Brug af deres Fartøjs Radioanlæg.

§ 8. For de Krigshavne, som er beskrevet i denne §, Punkt 4, gælder følgende særlige Bestemmelser:

1. Anløb af og Forhaling i en Krigshavn i den mørke Tid af Døgnet (mens Fyr ifølge Fyrlisten er tændt) er forbudt, undtagen hvor det drejer sig om Rutefartøjer, som paa Forhaand har indhentet Tilladelse. En saadan Tilladelse gives af den for hver Krigshavn nævnte Chef.

2. Intet Fartøj faar Tilladelse til at sejle ind, før udtrykkelig Tilladelse dertil er givet fra et Bevogtningsfartøj. Et Fartøj, som nærmer sig Grænserne for en Krigshavn, skal selv søge Forbindelse med Bevogtningsfartøjet.

3. I Tilslutning til Bestemmelserne i foranstaaende Punkt 1 og 2 vil vedkommende sømilitære Chef give de Specialbestemmelser for den enkelte Krigshavn, som er nødvendige af Forsvarshensyn og af Hensyn til Handelsfartøjernes Sikkerhed.

4. Ovennævnte Særbestemmelser gælder for følgende Krigshavne:

- a) *Oslofjord* Krigshavn, som omfatter *Oslofjorden* indenfor en Linie:
- |  |  |
|--|--|
| <i>Tønsberg</i> Tønde.....                       | (59° 03', <sub>5</sub> N. 10° 18', <sub>8</sub> E.). |
| <i>Færder</i> Fyr.....                           | (59° 01', <sub>8</sub> N. 10° 31', <sub>7</sub> E.). |
| <i>Torbjørnskjær</i> Fyr.....                    | (58° 59', <sub>7</sub> N. 10° 47', <sub>2</sub> E.). |
| <i>Vikertangen</i> paa <i>Asmaløy</i> .....      | (59° 01', <sub>8</sub> N. 10° 57', <sub>0</sub> E.). |
| <i>Askholm</i> paa <i>Skjebergkilens</i> E.-Side | (59° 09', <sub>3</sub> N. 11° 10', <sub>7</sub> E.). |

undtagen:

*Drammensfjorden* N. for Breddeparallelle 59° 37' N. over *Selvikstrømmen*.

## Indre Oslofjord N. for Linien:

*Nærnestangens Nordspids* . . . . . (59° 45',<sub>8</sub> N. 10° 31',<sub>2</sub> E.).

*Spro Lanterne* . . . . . (59° 45',<sub>7</sub> N. 10° 35',<sub>3</sub> E.).

Indløbene til *Frederiksstad* og indenfor liggende Farvand N. for Breddeparallel-  
 llen 59° 10',<sub>3</sub> N. fra *Store Marnet* over *Alshus* til Fastlandet paa E.-Siden af *Glommen*.  
 Tilladelse til Forhaling indenfor dette Omraade gives af *Chefen for 1. Søfor-*  
*svarsdistrikt, Horten*.

b) *Kristiansand* Krigshavn, som omfatter *Kristiansand* Havn med Farvan-  
 det indenfor en Linie:

*Frederiksholm* . . . . . (58° 05',<sub>7</sub> N. 7° 59',<sub>3</sub> E.).

*Oksø Fyr* . . . . . (58° 04',<sub>2</sub> N. 8° 03',<sub>5</sub> E.).

*Grønningen Fyr* . . . . . (58° 04',<sub>8</sub> N. 8° 05',<sub>6</sub> E.).

*Torsø Fyr* . . . . . (58° 05',<sub>9</sub> N. 8° 09',<sub>0</sub> E.).

Tilladelse til Forhaling indenfor dette Omraade gives af *Chefen for Kristian-*  
*sands Søforsvarsafsnit, Kristiansand*.

c) *Bergen* Krigshavn, som omfatter *Bergen* Havn og Indløbene til denne  
 indenfor en Linie:

*Fonnes (Lygrefjordens Østside)* . . . . . (60° 48',<sub>5</sub> N. 4° 57',<sub>0</sub> E.).

*Hellisø Fyr* . . . . . (60° 45',<sub>1</sub> N. 4° 42',<sub>9</sub> E.).

*Teksten (Korsfjordens Nordside)* . . . . . (60° 9',<sub>3</sub> N. 5° 00',<sub>8</sub> E.).

*Lysekloster Kirke* . . . . . (60° 13',<sub>5</sub> N. 5° 24',<sub>2</sub> E.).

Tilladelse til Forhaling indenfor dette Omraade gives af *Chefen for 2. Søfor-*  
*svarsdistrikt, Bergen*.

d) *Trondheimsfjord* Krigshavn, som omfatter *Trondheimsfjorden* indenfor:

*Smellingen* . . . . . (63° 37',<sub>9</sub> N. 9° 30',<sub>9</sub> E.).

*Grindviktangen (Rishaug)* . . . . . (63° 36',<sub>0</sub> N. 9° 32',<sub>4</sub> E.).

til Linien:

*Rødberg Lanterne* . . . . . (63° 29',<sub>2</sub> N. 9° 59',<sub>8</sub> E.).

*Gjeitnes* . . . . . (63° 26',<sub>6</sub> E. 9° 59',<sub>2</sub> E.).

Tilladelse til Forhaling indenfor dette Omraade gives af *Chefen for Trøndelag*  
*Søforsvarsafsnit, Trondheim*.

§ 9. Overtrædelse af de Paabud, som er givet i disse Bestemmelser straffes efter  
 den almindelige borgerlige Straffelov af 22. Maj 1902, § 339, 2 og § 418, 2 samt proviso-  
 risk Anordning af i Dag.

§ 10. Disse Bestemmelser træder i Kraft straks.

## 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. 4 to British Columbia Pilot, Vol. II.

T Supplement No. 3 to Ocean Passages for the World.

## Tyskland:

T I. Nachtrag zum Nautischen Funk-Sprechdienst.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

3173. Østersøen. Stevns ESE. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.

Vraget af den 4-mastede, finske Skonnert „*Baltic*“, der ligger sunket paa 55° 15'  
 (42") N. 12° 35' (12") E., c. 4,7 Sm 112° fra *Stevns Fyr*, er uskadeliggjort saaledes, at  
 mindste Dybde over Vraget er 15,2 m. Den udlagte Vragvager og Vraglystønde er ind-  
 draget. En Klodsbøje er fastgjort i Vraget.

(E. f. S. Nr. 46/2996 1939. Kort Nr. 130, 187, 126 og 180.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 3174. (T.) Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.

Forsøgsskydning med Kanoner afholdes over Søen i Farvandet, der er beliggende mellem *Stold* (c. 55° 45',<sub>2</sub> N. 11° 17',<sub>6</sub> E.) — *Nekselø—Rosnæs* indtil c. 12,<sub>1</sub> Sm W. for *Nekselø* i c. 2 Dage fra den 8. November d. A. at regne (fra Kl. 0900 til c. 1700). Saa-længe Skydning finder Sted, er der paa Flagstangen ved *Stold* hejst 2 røde Flag med hvid Spuns.

#### 3175. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Lystønde permanent inddraget. Lystønden *Sælhundeholm Løb B* paa 56° 41' (03") N. 8° 14' (42") E. er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 2/168 1939. Kort Nr. 104. Fyr-Fort. Nr. 576. Søm.-Fort. Side 60. Nr. 17.)

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

#### 3176. Røde Hav. Port Sudan. Undersøgelsestjeneste. Regler for Sejlads.

(B. a. Z. Nr. 239/3102. 's-Gravenhage 1939.)

Ud for *Port Sudan* er iværksat en Undersøgelsestjeneste. Mellem Solopgang og Solnedgang er det forbudt at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter: Fra *Ras Ragab* (Navnet findes ikke i Kortet, Stedet ligger sandsynligvis W. for *Wingate Riff Baake*) til netop E. for *Wingate Baake*, derfra til *North Towartit Baake* og derfra i Retning 270° til Kysten.

Skibe, der er bestemt til *Port Sudan*, skal med Kendingsflag hejst holde hen mod Undersøgelsesfartøjet, der krydser tæt ved *South Wingate Baake*. Der maa regnes med, at Fyrene i *Port Sudan* er slukket.

c. 19° 38',<sub>6</sub> N. 37° 19',<sub>5</sub> E.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

#### 3177. Singapore Stræde. Singapore. Undersøgelsestjeneste iværksat. Regler for Sejlads.

(B. a. Z. Nr. 239/3104. 's Gravenhage 1939.)

Ud for *Port Keppel* er iværksat en Undersøgelsestjeneste. Et Undersøgelsesfartøj krydser mellem *Pulo Bukum* og *Blakang Mati*. Det fører et rødt-hvidt Flag (vandrette Striber) med blaa Bort.

Naar Havnen er spærret, viser *Fartøjet* om Dagen 3 røde Balloner, om Natten 3 røde Lanterner. Er Havnen aaben, vises om Natten 3 hvide Lanterner. Disse Signaler vises ogsaa fra Signalmasterne ved *Fort Canning* og *Mount Faber*. *Port Keppel* er som Regel spærret om Natten, hvorfor det anbefales Søfarende at afpasse Ankomsten hertil til Dagtimerne. Sejlads til *Port Keppel* skal ske gennem *Selat Sinki* og S. om Linien *Tanjong Piai—Sultan Shoal—Ajax Shoal* til Undersøgelsespladsen paa c. 1° 15' N. 103° 47' E. Skibets Kendingssignal skal være hejst under Indsejlingen. Der er Lodstvang til *Keppel Harbour*. Et Lodsfartøj krydser i Nærheden af Undersøgelsespladsen. Er Havnen spærret, maa indkommende Skibe blive paa Undersøgelsespladsen eller atter staa til Søs. Afgang fra Undersøgelsespladsen uden Tilladelse fra Undersøgelsesofficeren er forbudt. Forbindelse med denne Officer kan opnaas om Dagen ved at hejse det internationale Signal *J. G.*, om Natten ved paa Fortoppen at vise en rød Lanterne over en hvid Lanterne. Paa Undersøgelsespladsen er det forbudt at udsætte *Fartøj*, at have Forbindelse med Land, at lade ombordværende gaa i Land etc.

Skibe bestemt til *Singapore Yder-* eller *Inderred* skal først passere ovennævnte Undersøgelsesplads. Efter endt Undersøgelse staa de W. paa gennem *Selat Sinki*, derpaa S. over og videre gennem *Main Strait* til deres Ankerplads. I *Main Strait* skal man holde sig S. for Linien *South Point — (Johore Shoal Buoy) — Peuk Island (Pulo Tembakul) — Raffles Fyrtaarn*. Disse Skibe forsynes paa Undersøgelsespladsen med et bestemt Signal, som de skal føre, indtil Ankerpladsen er naaet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

**3178. Finland. Advarsel mod at stole paa Fyr, Sømærker o. l.**

(U. f. s. Nr. 29/907. Helsingfors 1939.)

Opmærksomheden henledes paa, at Forandringer i Sikkerhedsforanstaltningerne til Søs kan blive foretaget uden forudgaaende Meddelelse, hvorfor den største Forsigtighed bør udvises ved Navigeringen. Det tilraades Søfarende i egen Interesse at benytte Lods.

**3179. Finland. Midlertidige Trafkruter. Advarsel.**

(U. f. s. Nr. 29/908. Helsingfors 1939.)

Det anses indtil videre nødvendigt at lede den S. og W. fra indkommende Trafik til Havne i S.- og SW.-Finland ad følgende Ruter:

Fra Østersøen og Ålandshavet til Åbo og Ålands Skærgaard via Nyhamn Lodsplads.

Fra Østersøen og Finske Bugt til Hangö langs Løbet E. om Russarö og til Ekenäs via Hästö—Busö Lodsplads W. om Storgadden.

Fra Finske Bugt til Helsingfors og Borgå langs Porkala W.-lige Løb eller via Gråhara.

Fra Finske Bugt til Lovisa og Havne E. for Lovisa via Orregrund Lodsplads.

Søfarende opfordres til for egen Sikkerheds Skyld at anvende forannævnte Ruter, da Sikkerhedsforanstaltninger for Søfarende og Trafiksikkerheden indtil videre kun opret- holdes med Hensyn til Trafik langs de nævnte Løb.

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

## SMØREOLIE BRÆNDESEL SOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

NEW EDITION

## Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

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

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner  
Kulsyre-Ildslukningsanlæg  
Brandalarmeringsanlæg  
Oliefyrlingsanlæg  
Staalpropeller  
Oliefiltre  
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre  
Evaporatorer  
Armatuer  
Pumper  
Ventilatorer  
etc.



## + DANSKE HAVNE +

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekkajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 8,0 m, i Gaasværkshavnen 8,2 m. Ved Englave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 6,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen + 10 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 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderalde. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforudenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. 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 Skibsforudenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

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

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

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Loosning og Ladning. I Frihavnen besørger Loosning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen, Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Grandybarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 6,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluseværskalen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trækhavnen 7,6—8,8 m, i Flakerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetunder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsøring ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 6 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Loosning og Lastning: Loosning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flakerhavnen med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionsbal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlakibe 20—60 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift: Fartøjer for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Loosning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydenkker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneafgift for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løds ved Havnen og i Fyrskibet »Lappogrund«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Loosning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergingsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodsakraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp, uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loosn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsøring (se Lods!). Bugsøring faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Loosning- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibesmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 44

TORS DAG 2. NOVEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DEN DANSKE SØMAND

Offentligheden har vistnok lidt efter lidt dannet sig de mærkeligste Begreber om den danske Sømands Kaar — rygtevis og stemningsvis fremsættes de ejendommeligste Oplysninger, og det er uden Tvivl derfor paa sin Plads at give *konkrete* Oplysninger, saaledes at allehaande Vrangforestillinger og Sagdannelser ikke skal faa Lov at fæstne sig.

Ingen — og sidst af alle Skibsfarten selv — vil nægte, at det er et haardt og alvorligt Job, den danske Sømand har paataget sig: at trodse Søens Farer. Det er krævende i Fredstider, og det er selvfølgelig dobbelt krævende i Ufredstider. Det er ikke blot krævende, det er farligt. Den uhyggelige Katastrofe, Torpederingen af »Vendia«, viser det. Fra alle Sider har man anerkendt den Indsats, der er gjort af den danske Sømand. Der er maaske Grund til at sige, at ikke blot staar hele det danske Folk bag denne Anerkendelse, men hele den danske Rederstand staar bagved Sikringen af de Mænd, der sætter Livet i Vove, bagved, naar det gælder Udbetalingen af Hyrerne, af de forhøjede Lønninger til Besætninger, og endelig bagved, hvis Ulykken rammer. Vi mener, at det kan være formaalstjenligt med tørre Tal at vise, hvordan den danske Sømand paa sin farlige Post er stillet. Farlig er den, men til Gengæld bliver der ogsaa ydet ham Betaling for den Risiko, han løber.

Forholdet er som tidligere meddelt det, at man er cnedes om to forskellige Arter Tillæg til de sædvanlige Hyrer, paa henholdsvis 100 eller 125 pCt. i visse Farvande og 200 eller 250 pCt. i den saakaldte Farezone. Lad os f. Eks. tage en Kulbaad paa 3000 Tons, der er paa Rejse fra Danmark til England og retur. Der regnes her med en Maaaned 30 Dage — maaske til 1, maaske til 2 Rejser — hvorefter det større Tillæg — 200 eller 250 pCt. — betales i 25 Dage, det lille Tillæg paa 100 eller 125 pCt. betales i 2 Dage, mens der ikke betales noget Tillæg i 3 Dage.

Tager vi derefter videre Lønningen for de forskellige Mand af Besætningen paa denne 3000 Tons Kulbaad, faar vi følgende Tal — idet vi gør opmærksom paa, at Maskinmestre, Maskinassistenter, Styrmand, Hovmestre og Radiotelegrafister faar 200 pCt. Tillæg til Lønnen i Farezone, Kokke, Matroser, Letmatroser, Messedrenge, Ungmænd, Donkeymænd, Fyrbødere og Lempere faar 250 pCt. Tillæg til Lønnen i det nævnte Omraade, idet det naturligvis maa erindres, at dertil kommer Kost og Logi.

*Besætningens Hyre paa en 3000 Tonners Kulbaad for 30 Dages Rejse Danmark-England og retur skulde herefter være:*

	Grundhyre	Krigstillæg	Ialt
1. Maskinmester ....	605	1048,65	1653,65
2. » .....	410	710,67	1120,67
3. » .....	295	511,33	806,33
1. Maskinassistent ..	215	372,67	587,67
1. Styrmand .....	485	840,66	1325,66
2. » .....	370	641,34	1011,34
3. » .....	265	459,33	724,33
Hovmester .....	285	494,00	779,00
Radiotelegrafist .....	306	530,40	836,40

Det større Tillæg, 250 pCt., gælder for følgende:			
Kok .....	235	509,17	744,17
Matros .....	200	433,34	633,34
Letmatros .....	100	216,67	316,67
Ungmand .....	45	97,50	142,50
Messedreng .....	35	75,84	110,84
Donkeymand .....	215	465,84	680,84
Fyrbøder .....	200	433,34	633,34
Lemper .....	130	281,67	411,67

Det er jo en meget væsentlig Indtægtsforøgelse. Vi tør roligt sige, at paa intet andet Felt kan man paa vise tilsvarende Forøgelser. Ingen er blind for, at det er Faren, Risikoen med Rejsen, der betales, og at denne Fare er til Stede. Men man kan ikke fra nogen Side indenfor dansk Offentlighed fremsætte Beklagelse over, at den danske Skibsfart ikke lønner sine Folk ordentligt, under Hensyn til den øjeblikkelige Faresituation.

Faar Søens Folk saaledes deres Tjeneste godt betalt, faar de ogsaa betydelig Erstatning, i det Tilfælde, at Ulykken skulde ramme dem, at Skibet skulde gaa ned. Her skal først nævnes den mindre Ting, at Rederierne har løsøreforsikret for dem, saaledes at de faar Erstatning for alle de Ejendele, der maatte gaa tabt. Livet, som de sætter i Vove, kan ikke erstattes, den Sorg og den personlige Ulykke det er, at en Fader, en Mand, en Søn mister Livet — ja, det kan ikke udmaales i Penge. Her kan selv de største Risikopræmier intet udrette. Men sker Ulykken, er der ingen Grund til at tro, at de Efterladte skal komme i en saadan Situation, økonomisk set, at de af den Grund skal fortvivle. Der er sørget for dem, saavidt det er menneskeligt muligt, og Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart — til hvilket Præmierne helt og holdent betales af de danske Redere — er netop den Institution, under hvilken det sorterer at ordne dette Forhold.

Da den ordinære Ulykkesforsikring ogsaa dækker Ulykkestilfælde som Følge af Krigsbegivenheder, er de Søfarende i Krigsulykkestilfælde herefter forsikret saavel i Henhold til den ordinære Ulykkesforsikringslovgivning som i Henhold til den særlige Krigs-Ulykkesforsikringslov, hvis Erstatninger beregnes paa Grundlag af og ydes som Tillæg til Erstatningen efter den førstnævnte Lov.

Vi skal *eksempelvis* oplyse, at den samlede Erstatning til en Enke — uden Børn — vil udgøre Kr. 20.114, idet hun efter den almindelige Forsikring har Krav paa Kr. 7.560 og efter Krigs-Ulykkesforsikringen paa ialt Kr. 12.554, hvoraf Kr. 6.840 hidrører fra Forhøjelsen af Aarslønnen med Kr. 1.900 og Kr. 5.714 som yderligere Tillæg.

Til nærmere Orientering tjener:

- 1) at den ordinære Erstatning, Kr. 7.560, er Resultatet af en Multiplikation af det højeste Beløb, der ifl. Lovens § 44 kan lægges til Grund ved Erstatningsberegning, d. e. Kr. 2.100, med 3,6 (§ 39)
- 2) at Krigs-Tillægget, Kr. 6.840, fremkommer ved at multiplicere Aarsløn-Tillægget paa Kr. 1.900 ligeledes med 3,6, og
- 3) at det yderligere Tillæg paa Kr. 5.714 fremkommer ved at multiplicere det yderligere Krigs-Tillæg paa maksimalt Kr. 10.000 med Brøken  $\frac{7560}{13200}$ , der udtrykker Forholdet mellem den ordinære Enkeerstatning og den ordinære maximale Døds-

erstatning, som udgør Kr. 13.230 eller 6,3 Gange Aarsløn Kr. 2.100.

Efterlader den Forulykkede sig foruden Enke *til-lige Børn*, ydes der ifølge den ordinære Forsikring Børnetillæg, der gradueres efter Børnenes Antal og Alder og højst udgør Kr. 5.670 plus Tillægene.

Maximum for den ordinære Erstatning til Enke og flere mindreårige Børn beløber sig saaledes til: Kr. 7.560 + Kr. 5.670 eller ..... Kr. 13.230

Hertil kommer Krigs-Tillæggene, nemlig:

1) Aarsløn-Tillæg Kr. 1.900 Gange 6,3 ... Kr. 13.230

2) det yderligere Tillæg af ..... » 10.000

Maximum for Erstatning til Enke og flere mindreårige Børn udgør saaledes ..... Kr. 35.200

Bliver en tilskadekommen fuld Invalid som Følge af Krigsbegivenhed, har han efter den ordinære Forsikring Krav paa en *aarlig Rente* paa 1.260 Kr., nemlig  $\frac{3}{8}$  af Aarsløn 2.100 Kr. og efter Krigs-Ulykkesforsikringsloven paa et Tillæg til samme paa 1.140 Kr. aarlig og faar saaledes *ialt* en aarlig Rente paa 2.400 Kr., hvortil kommer det yderligere Krigs-Tillæg af 10.000 Kr.

Ved delvis Invaliditet ydes Krigs-Tillægget i Forhold til den ordinære Erstatning.

Hertil kommer, at Skibsførere, Maskinmestre, Styr-mænd og Radiotelegrafister alle er pensionsforsikrede, og Pensionsforsikringen omfatter baade Enkepension og Pension i Tilfælde af Invaliditet og kommer selvfølgelig ogsaa til Udbetaling efter Krigsforlis. Halvdelen af Pensionspræmien betales af de forsikrede og Halvdelen af Rederierne.

Invaliddepensionerne kan anslaaes til at udgøre ca. 1500—3000 Kroner aarligt, alt efter de paagældendes Stilling og Alder og Enkepensionen udgør ca. Halvdelen heraf.

Man kan ikke sige andet, end at der er ydet Søens Folk en saadan Støtte, at man under ingen Omstændigheder indenfor noget andet Erhverv kan paavise noget tilsvarende.

Efter Tragedien i Nordsøen har man fra flere Sider — private Personer o. a. — villet vise Paaskønnelse overfor de Efterladte, og dette er selvfølgelig kun smukt, men det bør dog ikke medføre, at der dannes sig det fejlagtige Indtryk, at der ikke er sørget for de Søens Folk, der modigt trodser Farerne, der i denne Tid lurer ude paa Havet, voldsommere og uhyggeligere end nogensinde, — for det er der, og der er sørget godt for dem, den Hyre de faar, kan ingen karakterisere som andet end meget betydelig, og der er sørget for deres Efterladte, i det Tilfælde, Ulykken skulde ramme dem. Det er utvivlsomt nødvendigt at gøre opmærksom herpaa, ikke ud fra nogen anden Betragtning end den, at enhver — herunder ogsaa Offentligheden — har bedst af at vide hvordan Forholdet er.

## INDKALDELSERNE OG SØVÆRNET

Søværnskommandoens Pressetjeneste har sendt os følgende:

I Anledning af, at Bladet Torsdag den 19. Oktober d. A. bragte en Artikel med ovenstaaende Overskrift mundende ud i, at der burde indkaldes Arbejdsløse til Afløsning af Styrmand og Maskinpersonel, der aftjente deres almindelige Værnepligt i denne Tid, skal det bemærkes, at der til almindelig Tjeneste ved Søværnet er indkaldt 9 Styrmand af Foraarsindkaldelsen 1939 og 3 Styrmand af Efteraarsindkaldelsen 1939.

Saaftremt der fra vedkommende Rederiers Side bliver rettet Henvendelse til Personelkontoret, Holmen, om eventuel Hjemsendelse af ovennævnte 9 Styrmand fra Foraarsindkaldelsen 1939, vil en saadan Henvendelse straks tages under nøjeste Overvejelse.

Personelkontoret har imidlertid indtil Dato ikke modtaget Henvendelse af denne Art.

Hvad angaar de 3 Styrmand af Efteraarsindkaldelsen 1939 maa disse dele Kaar med Landets øvrige Ungdom og aftjene deres normale Værnepligt, thi som Bladet selv skriver er Lov jo Lov, og Lov skal følges — ogsaa Værnepligtsloven.

Udover ovennævnte Styrmand er der til Dato indkaldt 58 Søløjtnanter af Reserven, som man formodentlig ikke kan tro kan erstattes af arbejdsløse samt 10 Styrmand med Radiocertifikat — altsaa til en ganske speciel Tjeneste, der afgjort heller ikke vil kunne bestrides af indkaldte arbejdsløse.

Af de 10 Radiostyrmand vil 2 blive hjemsendt ret hurtigt, 3 af Aargang 1938 efter 18 Maaneders Tjeneste, mens de resterende 5 er af Aargang 1939.

Af maskinuddannet Personel er der ligeledes kun indkaldt det strengt nødvendige Antal til at dække Marinens nødtørftigste Behov.

Intet maskinuddannet Personel er indkaldt til andet end teknisk Tjeneste og kan som Følge deraf ikke erstattes af indkaldte arbejdsløse.

Ogsaa fra Søværnets Side er man klar over det meget store og for Landet saa absolut livsvigtige Arbejde, som Skibsfarten yder i disse tunge Tider, og der vil herfra blive gjort, hvad der kan gøres for at imødekomme bl. a. de personelle Krav, der maatte stilles, men man maa paa den anden Side heller ikke være blind for, at disse uhyggelige og unormale Tider ogsaa stiller visse militære Krav, som Landet ikke kan sidde overhørigt.

— — —  
Vi skal hertil kun svare, at det jo kun er glædeligt, og at man fra Skibsfartens Side paaskønner, at Søværnet stiller sig imødekommende, som det fremgaar af ovennævnte Skrivelse. Vi skal være de sidste til at underkende, at disse uhyggelige og unormale Tider ogsaa stiller visse militære Krav, som Landet ikke kan sidde overhørigt.

Vi gør dog opmærksom paa — uden at komme nærmere ind paa de Tal, der nævnes i Søværnskommandoens Pressetjenestes Skrivelse — at der gentagne Gange fra Fragtnævnet og anden Side er rettet Henvendelse om dette Spørgsmaal til Myndighederne, saaledes at der ikke er nogen Tvivl om, at der er en følelig Mangel paa Navigatører. Det gælder iøvrigt ogsaa Maskinmestre og Maskinassistenter.

I denne Forbindelse kan der maaske være Anledning til at henvise til en af Maskinmestrenes Forening foretagen Oversigt over Tjenesteforholdene for de paa et af de militære Anlæg ansatte værnepligtige Maskinister og som drejede sig om 14 Maskinister, og hvor der i Virkeligheden kun var Brug for 4.

Ved gensidig Imødekommenhed skulde det imidlertid være muligt at naa til en tilfredsstillende Løsning af dette vigtige Spørgsmaal.

## DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Statistisk Departements Opgørelse over Danmarks Samhandel med Udlandet i September — den første Krigsmaaned — foreligger nu og viser, at vi har haft et Udførselsoverskud paa ikke mindre end 23,5 Mill. Kr., mod i September i Fjor et Indførselsoverskud paa 8,6 Mill. Kr.

I September indførte vi Varer for ialt 124,3 Mill. Kr. mod i September i Fjor for 148,5 Mill. Kr., *altsaa en Tilbagegang paa 24,2 Mill. Kr.*, medens vor Udførsel androg 147,8 Mill. Kr. mod i Fjor 139,9 Mill. Kr., *altsaa en Fremgang paa 7,9 Mill. Kr.* Det giver et Udførselsoverskud i September i Aar paa 23,5 Mill. Kr., medens vi i September i Fjor havde et Indførselsoverskud paa 8,6 Mill. Kr. I de første 9 Maaneder i Aar har vi haft et Indførselsoverskud paa 73,7 Mill. Kr. mod kun 49,3 Mill. Kr. i den tilsvarende Periode 1938, idet Indførslen i Tiden Januar—

September i Aar har haft en Værdi af 1253,2 Mill. Kr., mens Udførslen i samme Tidsrum har beløbet sig til 1179,5 Mill. Kr.

### DIREKTØRSKIFTE I »ORIENT«

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Orient« Akts. meddeler:

Generalkonsul *H. Gether* har ønsket at fratræde som Direktør for Dampskibsselskabet »Orient« A/S den 1. Januar 1940. Bestyrelsen har i den Anledning vedtaget at supplere sig med Generalkonsul *Gether*.

Da Generalkonsul *Gether* ønsker at tage Ferie fra 15. November, har Bestyrelsen fra denne Dato at regne konstitueret Disponent *Tonboe* som Direktør.

Generalkonsul Henrik *Gether*, der nu er 67 Aar, knyttedes i 1903 til Det Østasiatiske Kompagni, indenfor hvilket han arbejdede sig frem til en betydningsfuld Stilling, saaledes at han, da Kompagniet i 1915 udskilte sin Dampskibstonnage og overdrog denne til det samtidig startede Dampskibsselskab »Orient«, fik Ledelsen af dette Selskab, som han siden da med stor Dygtighed har ledet.

Direktør *Gether* har i en Aarrække været Medlem af Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse og har bl. a. indtaget den meget krævende Stilling som Formand for Rederiforeningens Forhandlingsudvalg. Der er god Grund til at paaskønne det store Arbejde, Direktør *Gether* ogsaa udenfor »Orient« har udført i dansk Skibsfarts Interesse og at sige ham Tak for hans altid levende Forstaaelse og dygtige Arbejde til Gavn for det Erhverv, som han i saa mange Aar har tjent med Ære.

### KØBENHAVNS HAVN

Forslaget til Københavns Havnevæsenes Budget for 1940, der Fredag forelagdes af Havnedirektøren paa Havnebestyrelsens Møde, var præget af Krigssituationen og de usikre Forhold for Skibsfarten. Balancen paa Driftsbudgettet er ca. 3,8 Mill. Kr. mod ca. 4,6 Mill. Kr. paa indeværende Aars Budget, og efter Afholdelse af ordinære Afskrivninger samt Henlæggelse til Pensionsfonden udviser Driftsbudgettet et Underskud paa 82,600 Kr., der overføres fra Reservefonden.

De fleste Driftsindtægter er budgetteret lavere end for indeværende Aar, Fartøjs- og Vareafgifterne naturligvis mest. Idet der er regnet med den alvorlige Nedgang i *Vareafgiftsindtægten*, en langvarig Krig maa befrygtes at ville bevirke, er Budgetsummen for 1940 opført med 1 Mill. Kr. eller 950,000 Kr. mindre end i 1939. Med samme Begrundelse er Indtægten af *Fartøjsafgifter* budgetteret til 600,000 Kr. eller 400,000 Kr. mindre end i 1939. Kun *Lejeindtægter* af Havnevæsenets faste Ejendomme er budgetteret højere, nemlig med 1,287,200 Kr., hvilket er 93,000 Kr. mere end for indeværende Aar. De samlede Driftsindtægter for 1940 budgetteres til 3,210,750 Kr. mod godt 4,6 Mill. Kr. for 1939.

Driftsudgifterne har man derimod maattet budgettere lidt højere paa forskellige Poster, ialt ca. 100,000 Kr., saaledes at Udgifterne for 1940 er budgetteret til 3,074,950 Kr. mod 2,974,200 Kr. for indeværende Aar. De *ordinære Afskrivninger* paa Anlæg og Inventar er paa Budgettet optaget med 643,900 Kr. og *Henlæggelse* til Pensionsfonden med 74,500 Kr., hvorefter det foran omtalte Underskud fremkommer.

Paa Budgettet for indeværende Aar var de to ovennævnte Poster optaget med henholdsvis 450,900 Kr. og 78,100 Kr., og yderligere 400,000 Kr. til Henlæggelse til Fonden til Afholdelse af ekstraordinære Driftsudgifter, 717,300 Kr. til Henlæggelse til Forrentning af regnskabsmæssig Formue og 7400 Kr. til Reservefonden. Paa Budgettet for 1940 er der altsaa ikke regnet med saadanne Henlæggelser.

### YDERLIGERE NEDSÆTTELSE AF KRIGSFORSIKRINGSPRÆMIERNE FOR VARER

Den 17. Oktober reducerede *Dansk Krigs-Søforsikring for Varer* de fra 3. Oktober gældende Krigsforsikringspræmier for Varer ret betydeligt. Fra og med den 25. Oktober har der fundet yderligere betydelige Nedsættelser Sted.

Præmierne gælder for Forsendelser med danske Skibe og indtil videre med Skibe under følgende neutrale Landes Flag: Sverige, Norge, Finland, Holland, Island, Belgien, U. S. A., Letland, Estland, Japan, Brasilien og Chile.

Indledningsvis bemærkes, at mellem danske Havne, herunder mellem danske og svenske Sundhavne, er Præmien uforandret  $\frac{1}{10}$  pCt., ligesom Præmien for Forsendelser med Storebæltfærger er uforandret  $\frac{1}{20}$  pCt. Mellem danske Havne og Havne paa Sveriges Vestkyst og i Norge er Præmien reduceret fra  $\frac{1}{2}$  til  $\frac{1}{4}$  pCt., medens den er uforandret  $\frac{3}{4}$  pCt. mellem danske Havne og øvrige svenske Havne.

Præmierreduktionerne fremgaar af det følgende, idet den tidligere pr. 17. Oktober gældende Præmie sættes i Parentes.

Mellem danske Havne og	Ekspor	Import
Andre Havne (end »øvrige svenske Havne«) herunder Havne ved den bolniske og finske Bugt .....	$1\frac{1}{2}$ (2)	$1\frac{1}{2}$ (2)
Gedser-Warnemünde eller vice versa Tyske Havne <i>via Kielerkanalen</i> ....	$\frac{3}{4}$ ( $1\frac{1}{2}$ )	$\frac{3}{4}$ ( $1\frac{1}{2}$ )
Holland og Belgien .....	2 (3)	2 (3)
Storbritannien, Nordirland, franske Kanal- og Atlanterhavshavne, ogsaa i Marokko samt Gibraltar og Tanger .....	3 (6)	2 (3)
Eire, Portugal, spanske og spansk-marokkanske Atlanterhavshavne, kanariske Øer og Madeira .....	3 (3)	$1\frac{1}{2}$ (2)
Middelhavshavne i Spanien .....	3 (3)	4 (5)
Middelhavshavne i Frankrig, Ægypten, Palæstina og Syrien samt i franske og engelske Besiddelser	4 (4)	4 (6)
Andre Middelhavshavne .....	4 (5)	5 (6)
Havne i Sortehavet .....	4 (5)	5 (6)
U.S.A., Centralamerika, Vestindien og Sydamerika ekscl. franske og engelske Besiddelser samt ekscl. Canada .....	3 (3)	5 (8)
Fulde Laster af Korn og Foderstoffer .....		4 (5)
Franske og engelske Besiddelser i Amerika samt Canada .....	5 (8)	6 (9)
Fulde Laster af Korn og Foderstoffer .....		5 (6)
Vest- og Østafrika <i>krigsførende</i> samt Sydafrika <i>via Kap</i> .....	5 (8)	6 (9)
<i>via Suez</i> .....	6 (9)	7 (9)
Rødhavet, Indien, Ostindien, Australasien, Filippinerne og Østasien <i>ekscl. krigsførende</i> Landes Havne <i>via Kap</i> .....	4 (5)	6 (8)
<i>via Suez</i> .....	5 (5)	7 (8)
<i>via Panama</i> .....	4 (5)	6 (8)
<i>Krigsførende</i> Landes Havne i Rødhavet, Indien, Ostindien, Australasien, Filippinerne og Østasien <i>via Kap</i> ...	5 (8)	7 (9)
<i>via Suez</i> ...	6 (9)	7 (9)
<i>via Panama</i> ...	5 (8)	6 (8)
Fulde Laster af flydende Brændselstoffer .....		$7\frac{1}{2}$ (10)

Ovennævnte Præmier gælder alle for direkte Afskibninger fra og til Danmark. Hvis Omladning skal finde Sted i europæiske Havne, excl. skandinaviske, beregnes en Tillægspræmie paa 1 pCt. (med Gennemgangskonossement) henholdsvis 2 pCt. (uden Gennemgangskonossement).

### DEN BRITISKE KONTROL

Vi har tidligere omtalt den besværlige britiske Kontrol, der er indført.

»Daily Telegraph« skriver i denne Forbindelse: Det er sjældent, at Skibe med fuldstændig ensartet Last medfører Kontrabande. I sidste Uge blev 80 saadanne

Skibe frigivet og kun 4 beslaglagt. Iøvrigt blev i sidste Uge ialt 128 Skibe tilbageholdt for Kontrol. Dette Tal ligger 50 pCt. højere end Kontrollallet i nogen af de foregaaende Uger.

Fra Istanbul meldes, at for nogle Dage siden blev den russiske Ekspresdamper »Bessarabia« ved Indsejlingen til Dardanellerne standset ved et Varselsskud fra en engelsk Undervandsbaad udenfor den tyrkiske 3 Mile-Zone. Passagerlisten og Skibets Ladning blev undersøgt. Skibet blev derefter frigivet. Den følgende Dag blev den sovjetrussiske Ekspresdamper »Swanetia« standset af en engelsk Torpedojager paa samme Sted, mellem Øerne Skyros og Mytilene. En engelsk Officer undersøgte det russiske Skibs Ladning. Senere blev ogsaa dette Skib frigivet.

Hvorvidt Sovjetruslands meget omtalte Protest skal være andet end en Gestus, forlyder der endnu intet om.

### DET ENGELSKE SYNSPUNKT

I Anledning af den russiske Svarnote paa de britiske Noter vedrørende Kontrabande-Krigsførelsen har Press Association ladet en højstaaende international Personlighed gøre Rede for sit Syn paa denne Sag. Vedkommende udtaler, at Folkeretten tillader enhver krigsførende Magt efter Forgodtbeholdende at erklære Ting for Krigskontrabande, endog Penge og Mønter. Det Argument, at den engelske Kontrabandeliste skulde være i Modstrid med London-Erklæringen af 1909, holder ikke Stik, da denne Erklæring aldrig er bleven ratificeret af noget Land.

### U. S. A.s HANDELSFLAADE OG KRIGEN

Straks efter Krigsudbrudet behandlede »Journal of Commerce« Spørgsmaalet om U. S. A.s Handelsflaade og Krigen og fremhævede i denne Forbindelse, at medens U. S. A. ved Udbrudet af Verdenskrigen i 1914 havde mindre end 100 Skibe paa ialt omkring 500,000 Bruttotons i regulær oversøisk Rute fart, er Forholdet i Dag det, at U. S. A. har henvend 300 Skibe paa ialt over 2 Mill. Bruttotons i saadan Fart. Desuden findes en Række oplagte Skibe, ligesom der er mellem 100 og 150 Fartøjer, som siden sidste Krig er sat i Fart mellem Atlanterhavs- og Stillehavskysten, og som med Hensyn til Størrelse og Udstyr meget let kan sættes ind i oversøisk Fart.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Tvangslodsning paa Københavns Red

MARINEMINISTERIET.

København, den 14. Oktober 1939.

Til Handelsministeriet.

Marineministeriet har D. D. tilskrevet Lodsdirektoratet saaledes:

»Under Henviisning til Lodsdirektoratets Skrivelse af 10. d. M., L. N. 1873 og 1883, Journal Nr. 631 og de dermed fulgte Bilag, alt vedrørende Lodsbetalingen for Lodsninger i det spærrede Omraade paa Københavns Red meddeles herved, at Ministeriet — i den Hensigt at bringe Lodsernes Betaling for nævnte Lodsninger i bedre Forhold til det udførte Arbejde, samtidig med at Statens Udgifter til Tvangslodsningen bringes noget ned derved, at en Del af Udgifterne paalægges Skibsfarten — fra den 15. d. M. at regne fastsætter følgende Regler for Beregning af Lodsbetalingen for Lodsninger, der fører gennem det spærrede Omraade paa Københavns Red.

1) Lodsbetalingen beregnes efter de normale Regler med Anvendelse af de gældende Takster for hele den lodsede Strækning, idet dog Taksten for selvstændig Lodsning gennem det spærrede Omraade Nord for København fastsættes til Takstklasse 2 (med det nuværende Procenttillæg).

Fra det derved fremkomne Beløb drages et Beløb, der svarer til Grundtaksten for den Del af den lodsede Strækning, som ligger indenfor den spærrede Omraade. Det saaledes udregnede Beløb erlægges af det lodsede Skib som Lodsbetaling.

2) En nærmere fastsat Procentdel af det fradragne Beløb godtgøres vedkommende Lodseri af Statskassen ved Lodsdirektoratets Foranstaltning.

Mens den amerikanske Handelsflaade i 1914 fragtede mindre end 10 pCt. af U. S. A.s Udenrigshandel, fragter den nu ca. 30 pCt., og da Kapaciteten er meget daarlig udnyttet, foreligger der Muligheder for at kunne transportere omkring det dobbelte heraf. Under disse Omstændigheder skulde U. S. A.s Udenrigshandel sikkert kunne holdes oppe, selv om nu en væsentlig Del af de udenlandske Skibe skulde forsvinde fra Amerika-Farten.

U. S. A. skulde med en stærkere Handelsflaade have større Chancer for at holde sig neutral. I denne Forbindelse peges nemlig paa, at Tyskland under Verdenskrigen mente at kunne gaa til uindskrænket U-Baadskrig ogsaa overfor amerikanske Fartøjer — selv med den Eventualitet for Øje, at U. S. A. kom ind i Krigen — idet Tyskerne ansaa de amerikanske Muligheder for at kunne transportere Hjælp til de allierede for saa smaa, at Krigen vilde være vundet, før Amerikanerne kunde naa frem.

Med en stærk amerikansk Handelsflaade er dette utænkeligt, fastslaar Bladet, medens omvendt en svag Handelsflaade altsaa kan bidrage til at bringe U. S. A. ind i en Krig. Det er derfor af Betydning for Skibsfartserhvervet at være opmærksom paa dette Forhold, blandt andet ved ikke at foretage »en uklog Anvendelse af amerikanske Skibe«.

Som bekendt har U. S. A. siden foretaget forskellige Forholdsregler netop for at hindre »en uklog Anvendelse af amerikanske Skibe«, saaledes at det ikke mere er muligt for Udlændinge uden speciel Tilladelse fra Maritime Commission at chartre amerikanske Skibe, i hvilke Staten ikke har økonomiske Interesser. Den 12. September ophævede Maritime Commission nemlig sin General Order Nr. 18, i Kraft af hvilken Chartring til Udlandet var tilladt. Aarsagen hertil var den, at et til den engelske Anchor Line chartret Skib var blevet standset af en tysk U-Baad.

Spørgsmaalet om Chartring og Salg af Tonnage til Udlandet har selvsagt været diskuteret i amerikanske Søfartskredse, og »Journal of Commerce« har derfor foretaget en Enquête mellem amerikanske Shipping-Folk. Resultatet af denne blev, at de fleste erklærede sig enige i, at Chartring og Salg af Tonnage til Udlandet bør være afhængig af Tilladelse fra Maritime Commission.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

3) Skibe som sejler i fast indenrigs Fart og i fast Sundfart paa Sverige samt Skibe paa og under 150 B.R.T. er fritagne for at erlægge Betaling for Lodsning i det spærrede Farvand.

Den Lodserne efter omstaaende Regler tilkommende Lodsbetaling udredes af Statskassen.

Den under Punkt 2 nævnte Procentdel fastsættes indtil videre til 60<sup>2</sup>/<sub>3</sub> pCt.

De ved Ministeriets Skrivelse af 6. f. M. B. Nr. 1683 fastsatte Takster for Lodsninger i Lodstvangsomraadet ved København ophæves samtidig med ovenstaaende Reglers Ikrafttræden.

Dette meddeles herved til Efterretning.

MARINEMINISTERIET, den 14. Oktober 1939.

Til Handelsministeriet.

Marineministeriet bekendtgør den 14. Oktober 1939 følgende:

Fra og med den 15. ds. vil Udgifterne ved Tvangslodsning i Anledning af Neutralitetsforanstaltningerne paa Københavns Red delvis være at afholde af Skibene selv, herfra dog undtaget Skibe, der sejler i fast indenrigs Fart, og i fast Sundfart paa svenske Havne samt Skibe paa under 150 Brutto Register Tons, for hvilke Skibes Vedkommende Statskassen afholder hele Udgiften ved Lodsningen.

Betalingen for Tvangslodsningen beregnes efter særlig Takst.

Punkt 5 i Marineministeriets Bekendtgørelse af 4. f. M. hvorefter den omhandlede Lodsning indtil videre vilde blive udført uden Betaling for Skibene, ophæves.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Det synes efterhaanden, som om Fragtmarkedet er ved at falde til Ro. Paa de af de engelske Regeringskomitéer kontrollerede Markeder har Aktiviteten været jævnt fordelt hele Ugen igennem. Det er stadig kun engelske Skibe, der viser Interesse for disse Trades.

Det i vor sidste Beretning omtalte Rygte om at engelsk Tonnage ifølge Regeringsordre var trukket tilbage fra Pacificfarten synes at være rigtigt. Denne Foranstaltning staar utvivlsomt i Forbindelse med den forventede nær forestaaende Forandring i den amerikanske Neutralitetslov, som medfører, at Eksport af Krigsfornødenheder vil blive tilladt paa Basis af »cash and carry« Princippet. De allierede vil derfor faa Brug for store Mængder Tonnage for Sejlads mellem Amerikas Østkyst og England/Frankrig, og Tilbage-trækningen af Tonnage fra Stillehavet skyldes som ovenfor nævnt utvivlsomt dette Forhold.

Fra River Plate er der stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage for neutral Regning. N. a. San Lorenzo til Danmark er sluttet til \$14.50, hvilket i Betragtning af, at der for svensk Regning er noteret 70 svenske Kroner, maa anses for en rimelig Rate. For hollandsk belgisk Regning indikeres \$11.50 fra n. s. San Lorenzo til Antwerp/Rotterdam. De neutrale oversøiske Markeder viser vigende Tendens. Scrapjerna fra U. S. Gulf og Atlantic har noteret enkelte Ordre, men Raten er i Dag næppe over \$ 11.—. Der er ogsaa stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Sulphur fra Gulf til saavel Australien som til New Zealand, men ogsaa i denne Trade er Rateniveauet vigende. Til Australien indikeres \$ 10.75/\$ 11.— og til New Zealand indikeres \$11.50. Begge Forretninger er paa gros Basis. Paa det amerikanske Marked cirkulerer iøvrigt en lang Række Ordre, men tilsyneladende er største Delen af disse Forretninger kun lidet positive.

Fra Northern Range til Danmark, hvor Raten sidste Uge laa paa 45 cent per 100 lbs., er der sket yderligere Nedgang, idet der senere er sluttet en Baad til 43 cent, og i Øjeblikket ligger Befragternes Ide næppe over 40 c.

Pacifickyst Markederne er nærmest uforandrede. Fra Chile noteres Nitrat til Japan til \$0.50, men iøvrigt er Efterspørgslen begrænset.

Østens Markeder viser stadig betydelig Interesse for Tonnage, men ifølge Sagens Natur er det for største

Delens Vedkommende for Transporter til Europa, og til Trods for, at de Rater, Befragterne indikerer i det store og hele er tilfredsstillende, foretrækker neutrale Redere dog stadig at holde deres Skibe i mindre risikable Trades. Det bedste Bevis herfor turde være de lave Rater, der f. Eks. noteres for Sukker fra Philipinerne til U.S. Atlantic og Gulf. Straks efter Krigens Udbrud sluttedes adskillige Baade i denne Fart til \$12.—, hvilket i sig selv var lavt i Forhold til, hvad der kunde faas for hjemgaaende Forretning til Europa. Senere faldt Raten til \$11.— og i Øjeblikket vil Befragterne ikke betale mere end \$10.—. Til Sammenligning kan nævnes, at for en Ladning Ris fra Kohsochang til neutral Middelhavshavn kan der antagelig faas 70/—, og for Ris fra Kohsichang til Antwerp./Rotterdam kan der antagelig gøres 75/— via Cape.

Forholdene paa de europæiske Markeder er nærmest uforandrede. Der er stadig ret god Efterspørgsel fra Middelhavet til Continentet og U.K., men som ævnt i vor sidste Beretning har disse Trades næppe større Interesse for danske Redere. Fra Donau søges Tonnage til Danmark til omkring 60/—.

Kul og Koks Markedet fra England til Danmark ligger svagere, paa Grund af at ikke alene danske Baade men ogsaa en stor Mængde norske Baade søger Beskæftigelse i denne Trade.

Der har været ret livligt Begær efter Tonnage paa Timecharter Morkedet, specielt for moderne Dieseltonnage saavel for Perioder som for enkelte Trips. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes norsk 9500 Tons 13 Mils Baad Levering Dalny for en Trip via Far East/Indien, Tilbagelevering U.S.N.H. \$4.05, hvilket antagelig kan gentages. 12½ Mils Baad, ca. 8000 Tons indikerer \$3.50 for en transpacific Rundtur. Norsk 14 Mils Baad er sluttet for ca. 5 Maaneders neutral Fart til \$3.—, Levering og Tilbagelevering U.S. N.H.

I Vestindiafarten er der stadig væk ikke noget at gøre for Sukker fra Cuba op, og Markedet maa derfor nærmest karakteriseres som helt brudt sammen. Dette er selvfølgelig kun en Overgang, og allerede i anden Halvdal af denne Maaned venter man bedre Forhold. Nominelt ligger Raten næppe over \$2.25 for 3000 Tonnere.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Odense Havn

har udsendt Beretning for 1938—39, hvori det bl. a. hedder: Havnen gæstedes i Aarets Løb af følgende Statsskibe: Den 28. August 1938 Vagerdamperen »Argus«, den 15. September 1938 Vagerinspektionsskibet »Løvenørn« og den 11. November 1938 Fiskeriinspektionsskibet »Falken«. Endvidere fungerede Mineskibet »Kvintus« som Dommerskib ved Motorbaadsregattaen den 14. August 1938.

I Aaret 1938—39 er indkommet:

Fartøjer med Maskinkraft . . . .	2,376	494,940
Andre Fartøjer . . . . .	37	7,770
Ialt . . . . .	2,413	502,710

I forannævnte Antal Skibe er ikke medregnet Statsskibe samt mindre Fartøjer, hovedsagelig Stenfiskerbaade, som ikke anmeldes paa Toldboden, men kun indføres i den vagthavende Toldrobsbetjents Havnehefte. Regnes alle Skibe med, er der i 1938—39 indgaaet ca. 2,680 Fartøjer mod 3,150 i 1937—38.

Gennemsnitsstørrelsen af de 2,413 Skibe er ca. 209 N.R.T. I Regnskabsaaret 1937—38 indkom 2,832 Skibe med en Drægtighed paa tilsammen 544,201 N.R.T., hvilket gav en Gennemsnitsstørrelse paa ca. 192 N.R.T.

Efte Nationalitet fordeler Skibene sig saaledes:

Danske 2,023, tyske 267, svenske 177, hollandske 102, finske 35, norske 32, estniske 15, engelske 14, græske 4, russiske 4, lettiske 3, fra Panama 3 samt 1 fra Island og 1 fra Litauen.

Medens der i Aarene 1935—36, 1936—37 og 1937—38 indkom henholdsvis 18, 23 og 28 Skibe med en Bruttotonnage paa over 3,000 Tons hver, er der i 1938—39 indkommet 29 Skibe over den nævnte Størrelse.

Den samlede Varetrafik i 1938—39 har været ca. 711,700 Vægltons, hvoraf Importen har udgjort ca. 627,800 Tons (ca. 88 pCt.) og Eksporten ca. 83,900 Tons (ca. 12 pCt.). I Sammenligning med forrige Aar har der i 1938—39 været en Nedgang i Varetrafikken paa ca. 107,800 Tons (hvoraf ca. 85,000 Tons falder paa Importen og ca. 22,800 Tons paa Eksporten), eller en samlet Nedgang paa ca. 13,2 pCt. For hele Landet har Nedgangen været ca. 4,7 pCt. (ifølge »Statistiske Efterretninger«).

Af Aarets samlede Varetrafik er ca. 18 pCt. foregaaet med Skibe, som sejler paa bestemte Ruter.

Skibs- og Vareafgiften har i 1938-39 ialt udgjort 1,140,187 Kr. 73 Øre mod 1,220,843 Kr. 09 Øre i forrige Aar, altsaa en Nedgang paa 80,455 Kr. 36 Øre.

Af Skibs- og Vareafgiften alene 275,237 Kr. 10 Øre (ca. 24 pCt.) og Vareafgiften 864,950 Kr. 63 Øre (ca. 76 pCt.).

**Skibsinspektør Salomonsen fulder for Aldersgrænsen**

En ualmindelig populær Mand indenfor dansk Søfart, en Mand, hvis Virke rækker langt og hvis Hjælpsomhed er velkendt, Skibsinspektør i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn E. H. Salomonsen, fyldte forleden 65 Aar og falder dermed for Selskabets Aldersgrænse.



Skibsinspektør Salomonsen — en af den danske Søfartsstands kendteste Navne — er født paa Sct. Croix, kom efter endt Skolegang i Danmark til Søs med Moses & Søn G. Melchior's Bark »Malvina« og sejlede senere paa Langfart med danske, tyske og engelske Sejlere. — Sin Styrmandseksamen tog han paa Navigationsskolen i København og ansattes samme Aar i D. F. D. S., hvor han kom til at yde saa stor en Indsats.

I Sommeren 1898 var han til Orlogs og kom med Skonerterten »Sct. Thomas« til sit Fødested — de dansk-vestindiske Øer. Under den spansk-amerikanske Krig var han stationeret ved Sct. Thomas.

I 1899 blev Salomonsen 2. Styrmand og 1904 1. Styrmand. Udnævnelsen til Kaptajn kom i 1912, og kort efter udnævntes han til Skibsinspektør.

Skibsinspektør Salomonsen er ikke blot en fremragende dygtig Sømand, der har ydet et meget stort Arbejde indenfor sit Selskab, han er tillige i høj Grad afholdt indenfor alle Afdelinger af det store Selskab og i alle de Kredse udenfor det, der har været i Kontakt med ham. Han bliver svær at erstatte, naar han nu til 1. Januar trækker sig tilbage.

### Lloyds List's Fragtindex

Lloyds List's Index for Trampfragter udviser en Stigning paa 76,50 Procent med Aaret 1923 som Sammenligningsgrundlag. Tager man Gennemsnittet for Aarene 1936, 1937 og 1938 som Grundlag, bliver Stigningen ca. 60 Procent.

Størst Stigning viser Europa-Gruppen med 120 Procent og Østen med 107 Procent.

### Den græske Skibsfart

Grækenland har nu overført alle sine Skibsfartskontorer i London, Cardiff og Rotterdam til Lissabon. 200 græske Sømand er blevet stationerede i Lissabon for at kunne indtræde som Hjælpemandskab. De fleste Skibe af den græske Handelsflaade anløber nu Lissabon paa Rejser til Amerika og Nordeuropa.

### To engelske Dampere sænket

De forenede Staters maritime Kommission meddeler, at en amerikansk Dampere forleden har reddet hele Besætningen paa den engelske Fragtdamper »Ledbury«, 3500 Tons, og fem Mand af Besætningen paa den engelske Dampere »Menin Ridge«. Begge Dampere blev sænkede i det nordlige Atlanterhav, og 22 Mand af »Menin Ridge«s Besætning druknede.

### De savnede fra »Yorkshire«

Blandt de forsvundne fra den engelske Dampere »Yorkshire«, der blev sænket af en tysk Undervandsbaad i Nordsoen, er syv Kvinder og 10 Børn, samt mange Officerer og menige af Hæren, Flandern og Luftvaabnet. Dampere's Rederi i Liverpool har offentliggjort en Liste over 33 Passagerer, der opgives som savnede.

### Bestemte Sejlruter til finske Havne

Den finske Søfartsstyrelse meddeler, at det har været nødvendigt indtil videre at føre den fra Syd og Vest kommende Søtrafik til Havne i det sydlige og sydvestlige Finland ad følgende Søruiter:

Fra Østersøen og Aalandshavet til Aabo og Aalands Skærgaard via Nyholm Lodssted. Fra Østersøen og Finske Viken til Hangö ad Sejlrenden Øst om Russarö, til Ekenas via Hästö-Busö Lodssted vest om Storgadden. Fra den finske Bugt til Helsingfors og Borgå langs Porkkala vestlige Sejlrende eller via Gråhara. Fra den finske Bugt til Lovisa og Havne Øst for Lovisa via Orrergrund Lodssted.

De søfarende opfordres til for deres egen Sikkerheds Skyld kun at benytte disse Sejlruter.

### De Søfarende søger om Skattefrihed for Krigstillægget

De Søfarendes Organisationer med Undtagelse af Skibsførerforeningen har i Fællesskab rettet en Henvendelse til Regering og Rigsdag om Skattefrihed for de Løntillæg, der modtages for Sejlads i de forskellige Farezoner.

I Henvendelsen hedder det:

»Som en Erstatning for den Livsrisiko, der under de nu herskende Krigsforhold er forbunden med Sejlads, samt som en Erstatning for den Svækkelse af Helbredet, der erfaringsmæssigt altid opstaar hos Folk, der maa gøre Tjeneste under Forhold, hvor Faren for Lemlæstelse eller Død stadig er til Stede — uden at de Paagældende derved faar Adgang til Pension eller Invaliditeter — udbetales der de Søfarende, der besjeler Farezonerne, et vist Tillæg til Gagen, betegnet som Krigstillæg.

Saafermt dette Tillæg skal virke efter sit Formaal, bør hele Beløbet komme den Søfarende selv og hans Familie tilgode. De Søfarendes Organisationer tillader sig derfor at anmode den høje Regering og Rigsdag om, at der maa blive truffet Foranstaltninger til, at omtalte Krigstillæg gøres skattefrit.

Denne Henvendelse blev overrakt Finansministeren af en

Deputation, bestaaende af de forskellige Foreningers Formænd eller Forretningsførere. Finansministeren lovede at overveje Sagen og at lade Henvendelsen gaa videre til Rigsdagen.

### Finske Havne

Handelsministeriet meddeler:

Det herværende finske Gesandtskab har i en Note af 25. Oktober 1939 meddelt Udenrigsministeriet, at et Omraade paa finsk territorialt Farvand ud for Finlands Sydkyst regnet fra 1 Sømil Vest for Utö til Seivästö (Styrsudd) er farligt for Sejladsen paa Grund af udlagte Miner.

De Skibe, der ønsker at passere gennem nævnte Omraade til finske Havne, kan erholde Lods paa et af følgende tre Steder, nemlig: Hästö-Busö, Helsingfors Fyrskib eller Orrergrund.

### Italienske Skibe og Kyststationer

Handelsministeriet meddeler:

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet oplyser: Indskrænkninger vedrørende Korrespondancen over italienske Kyststationer og med italienske Skibe er ophævet.

### Finske Miner

Handelsministeriet meddeler i Forbindelse med den under 25. d. M. udsendte Meddelelse vedrørende udlagte Miner ved Finlands Kyst:

Gennem Udenrigsministeriet har man modtaget Meddelelse om, at de finske Territorialfarvande i Østersøen og i den finske Bugt ud for Fastlandet, mellem Længdegraderne 21° 20' og 29° 02' ø. Lgd. (ca. 1 Sømil Øst for Utö-Seivästö), er farlige for Sejladsen paa Grund af Udlægelse af Miner, med Undtagelse af følgende Adgangsveje:

Hästö-Busö, Øst for Stor Gadden, Harmaja, Orrergrund. Skibe, der er bestemt for finske Havne, og som skal passere gennem de nævnte Territorialfarvande, skal tage Lods om Bord i Hästö-Busö, paa Helsingfors Fyrskib eller ved Orrergrund.

Naar Skibene nærmer sig Lodspladserne eller kommer i en Afstand af højst 3 Sømil fra Grænsen for de indre Farvande, skal de iagttagelse følgende Forholdsregler:

1. Nationalflaget skal føres.
2. Om Dagen skal det internationale Kendingssignal være hejst.
3. Om Natten skal Navigationslysene være tændt.
4. Om Dagen skal Lodsens tilkaldes ved Hjælp af Lodsflaget G og om Natten ved Hjælp af Morsesignalet PT.
5. Fra Lodspladsen vil det ved Hjælp af et internationalt Signal blive angivet, om Skibet vil blive lodset omgaaende, eller om det skal vente. Indtil Lodsens Ankomst skal Skibene forblive uden for Grænsen for de indre finske Farvande.

Skibe, der befarer den finske Bugt og Farvandet Nord for Østersøen, skal i egen Interesse følge de Anvisninger, som maatte blive dem givet af Vagtskibene.

### Chile

Handelsministeriet meddeler:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det kgl. danske Gesandtskab i Santiago de Chile modtaget Underretning om, at der ved et i den chilenske Presse offentliggjort Cirkulære af 3. Oktober fra Generaldirektoratet for den chilenske Flaade til Havnemyndighederne i Anledning af Krigen i Europa er givet disse nærmere Instruktioner om Overholdelsen af Neutralitetsbestemmelser vedrørende Skibsfarten paa Chile. Af Cirkulærets Indhold fremhæves følgende Bestemmelser:

- 1) Alle Skibe i chilenske Havne og Farvand er underkastet Søfartsmyndighedernes Kontrol, og disse kan til enhver Tid forlange Adgang til Inspektion af Skibenes Last, Passagerer og Dokumenter. Et Skib i Havn ekspederes kun for Afsejling efter at have præsteret et komplet Manifest.
- 2) Myndighederne vil ikke kunne ekspedere et Handelskib som forandrer sin Egenskab af saadant, hvilket kan konstateres ved a) Ændringer i Anbringelsen af Kanoner eller i dets Apering som sætter det i krigsdygtig Stand, b) Ombordtagning af Krigsmateriale saasom Kanoner, Ammunition eller andre Vaaben og c) at Skibene kun tager Passagerer ombord i det Omfang dets normale Apering tillader.
- 3) Foruden de sædvanlige Papirer for Afsejling forlanger Søfartsmyndighederne en skriftlig Erklæring om Skibets Karakter fra den udenlandske konsulerne Repræsentation som viser Skibets Dokumenter. Saafermt Skibet er i udenlandske Flaadeafdelingers Tjeneste, maa det forlade Havnen inden 24 Timer fra sin Ankomst.
- 4) De chilenske Radiotelegrafstationer transmitterer ingen Telegrammer som indeholder Instruktioner vedrørende krigsførende Magters Krigsskibe, disses Positioner eller Bevægelser, medmindre det drejer sig om cifrede Meddelelser til eller afsendt af kompetente chilenske Myndigheder.

Kommunikationer med krigsførende Magters Skibe begrænses til saadanne som vedrører Anmodning om Hjælp og Skibsfartens Sikkerhed iøvrigt.

- 5) Ethvert udenlandsk Handelsskib, der forankrer i chilensk Farvand, maa afbryde enhver Forbindelse med andre bevæbnede Skibe og aflukke og forsegle Døre og Vinduer til Senderrummet. Meddelelse herom maa af Skibet meddeles de respektive Myndigheder.
- 6) Udenlandske Handelsskibe kan kun forsynes med Bunkerul eller -olie i det Omfang, som svarer til Skibenes normale Bunkerkapacitet. Saafremt et udenlandsk Handelsskib staar for en direkte Rejse til dets Hjemland og dets Rederi kan prælere tilfredsstillende Garantier herfor, vil det kunne forsynes med det nødvendige Brændsel til en saadan Rejse.
- 7) Saafremt Neutralitetsbestemmelserne ikke overholdes af et Skib, vil hverken dette eller andre Skibe, der tilhører det samme Rederi, blive forsynet med Brændsel. Den chilenske Regering forbeholder sig i alle Tilfælde Ret til at begrænse Brændselsforsyningerne.

#### Restriktioner for den tyrkiske Skibsfart

Den tyrkiske Regering har fra den 14. September forbudt den tyrkiske Handelsmarines Lastbaade at forlade Stræderne for at sejle til udenlandske Havne. Dette Forbud er ved et den 7. Oktober offentliggjort Dekret blevet ophævet, for saavidt angaar Besejling af nærliggende udenlandske Havne i det ægæiske Hav og Middelhavet.

#### Indtagning af tunge Brændselolier i tyrkiske Havne

Fra den 9. Oktober er det forbudt Skibe, som opholder sig i tyrkiske Havne, at indtage tunge Olier som Brændsel undtagen paa Grundlag af forud indhentet Licens fra Handelsministeriet.

#### Københavns Navigations-Skole

Københavns Navigationsskole afsluttede i Lørdags sin nye Eksamen med en Højtidelighed, som overværedes af en Række Personligheder med Tilknytning til Skibsfarten.

Formanden for »Foreningen til Søfartens Fremme« Admiral Cold bød Velkommen, og Navigationsskolebestyrer Gulldammer gav derefter en Oversigt over Skolens Arbejde og den nu afsluttede Eksamen. Skolen havde haft den Vanskelighed, at flere af Lærerne var blevet indkaldt til Tjeneste i Marinen, og Hr. Gulldammer takkede Skolens lidligere Bestyrer Funder, fordi han under disse Forhold var traadt til for at yde sin Hjælp ved Undervisningen.

Eleverne fik derefter overrakt deres Eksamensbeviser; 31 havde bestaaet Styrmandseksamen, 36 havde taget Skibsførereksamen, mens Radioprøven af 1. Klasse var bestaaet af fire og 2. Klasse af syv. Der uddeltes en Række Præmier. Elev i Skibsførerklassen, Niels Vang Petersen, Sorø, fik Admiral Richelieus Præmie, en Sekstant, Carl F. Lous fik en Marinekikkert, skænket af »Foreningen til Søfartens Fremme« samt 300 Kr. fra Dansk Dampskibsrederiforening. Andre af Eleverne fik mindre Pengegaver.

Højtideligheden sluttede med, at Navigationsdirektør Kommandør Lorck og Chefen for Søfartskontoret, Ove Nielsen, i korte Taler takkede Skolens Bestyrer og Lærerpersonalet og ønskede Eleverne til Lykke.

#### D.F.D.S.s nye Skibsinspektør

Kaptajn Ejnar Pedersen er udnævnt til Skibsinspektør ved Det forenede Dampskibsselskab. Kaptajn Pedersen, der er fra Bogense, er 46 Aar, og han har stadig gjort Tjeneste i D.F.D.S. Han har saaledes været Styrmand paa »Frederik VIII« i 12 Aar og i de sidste Aar har den nye Skibsinspektør været Kaptajn paa indenlandske Ruter.

#### Stigning i River Tyne Afgifterne

Ved det i denne Maaned afholdte Møde i Tyne Improvement Commission i Newcastle blev det besluttet at forøge Flodafgifterne med 20 pCt. fra 18. Oktober, eller en hvilken som helst senere Dato som Transportministeren maatte fastsætte. Beslutningen blev vedtaget med 13 Stemmer mod 8. Forøgelsen var ogsaa anbefalet af Finanskomiteen.

Mr. R. S. Dalgliesh, Formanden for The Docks and Trade Committee fremsatte Forslag om, at Stigningen blev udsat til December-Mødet, da man til den Tid havde et klarere Overblik over Situationen. Stigningen skulde være nødvendiggjort af den nuværende Situation for Tynes Handel og de forøgede Udgifter.



The Commissioners besluttede, at britiske ladede Skibe, der gik ind i Tyne under Krigen, i den Hensigt at skaffe sig Oplysninger eller for at slutte sig til en Konvoj eller for at søge Ly, ikke skulde paalægges Afgifter, hvilket var anerkendt af Formanden for Finanskomiteen saavelsom Sekretæren og Generaldirektøren.

Det blev endvidere besluttet, at udskyde Arbejdet med Bygningen af Dybvand-Kajen paa Tyne Dok. Kun det rent forberedende Arbejde er blevet udført af Projektet, der tilsigtede en »Riverside«-Kaj udenfor Dokkerne, 1400 Fod i Længden, og den vil efter foreløbig Beregning koste 750.000 £.

Mr. Dalgliesh udtalte, at Kulafskibningerne var blevet paavirket af Krigsudbruddet, men der var sket en gradvis Forbedring, og han troede at kunne sige uden at være over-optimistisk, at der var Tegn paa yderligere Forbedringer.

Til Trods for Stigningen i Afgiften paa Tyne er den forholdsvis rimelig i Sammenligning med andre Havne, der har forøget eller forøger i nær Fremtid. Det er ikke uden Interesse at minde om, at under den forrige krig blev Afgiften forøget op til 150 pCt.

#### Sømandshøjskolen i Svendborg

Svendborg Sømandshøjskoles nye Øvelsesskib »Arken« er nu anbragt paa sin nye Plads i Svendborg Havn, og i den Anledning har den konstituerede Forstander, Assistent Bollerup, meddelt følgende:

Som et Led i Sømandshøjskolens Uddannelse af Sømand og vordende Sømand indgaar dette Skib, som er bygget i Frankrig og købt derfra i Sommer. Det afgik fra Frankrig kort før Krigens Udbrud og kom til Danmark den 10. September.

I 20 Aar var den gamle Grønlandsfarer »Hvalfisken«, som havde gjort 99 Rejser paa Grønland, knyttet til Højskolen, men det blev for 3 Aar siden kasseret, dets Alder var da 130 Aar.

Paa dette Skib har mange af de Mænd, der nu sejler som Styrmand og Skibsførere, faaet deres første Uddannelse under afdøde Forstander L. Nielsens dygtige Ledelse.

Sømandshøjskolen har gennem Aarene fra 1906 og til i Dag haft 2053 Elever.

Sømandshøjskolen er oprettet af den danske Broderkreds paa Havet og er en selvejende Institution. Dens første Forstander var afdøde Vilhelm Rasch, som gennem de første 15 Aar ledede Højskolen med stor Dygtighed. Sømandshøjskolens Opgave har altid været paa kristelig Grundlag at dygtiggøre den Ungdom, som vil til Søs, til deres fremtidige Livsgerning og give de unge med ud i Livet en aandelig Ballast, saa de kan være en Pryd for vor Sømandsstand og vort Land.

Sømandshøjskolen har to Kursus, et fra 2. November til 31. Marts og et fra 1. April til 30. Juni. Der undervises i elementære Skolefag, Navigation, praktisk Sømandsskab om Bord i Øvelsesskibet samt Roning. Hver enkelt Elev faar Statsunderstøttelse.

Korteste Tid paa Højskolen er to Maaned for Elever, der ikke har været til Søs før.

#### 60 Aar

Fyrskibsfører, Kaptajn A. A. Porse, Anholt Knob Fyrskib, fyldte Søndag 60 Aar.

Kaptajn Porse, der er Marstaller, kom til Søs som 15 Aars Dreng med Toldkrydserne og sejlede senere med forskellige Sejlskibe i den oversøiske Fart. Han afsluttede sin Navigations-skole i 1902 i Fødebyen og sejlede derefter i nogle Aar med forskellige Dampere. I 1906 ansattes han i Fyr- og Vagervæsenet. I 1919 blev han Fører i Øster Flak Fyrskib ved Læsø og er nu Fører af Anholt Knob Fyrskib.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-&EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVNTlf. 12.432  
12.267  
12.732**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 - 803 og 660

IMPORT AF  
Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**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

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

**KAAS & SØRENSEN**

INDEHAVER

Skibsklarerling  
Kommission**G. E. OLSEN**Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter**HELSINGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis å vis Posthuset

**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15782

Efter Kl. 8 Ordrup 3088

Telgr.-Adr.: Stores

Amaliegade 43,

København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 1. November 1939.

Nr. 49.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faaas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

3180. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Måsknuv Fyr ENE. Lystønde udlagt.

(U. f. s. Nr. 46/2899. Stockholm 1939.)

En Lystønde, der er uden Betydning for den almindelige Skibsfart, er midlertidig udlagt paa  $58^{\circ} 51'_{59}$  N.  $18^{\circ} 02'_{05}$  E., 0,5 Sm 72° fra *Måsknuv* Fyr. Fyrkarakteren er rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Lystønden ligger c. 30 m E. for en Sten.

3181. Sverige. Stockholm Skærgaard. Mälsten. Forbudt Ankringsomraade.

(U. f. s. Nr. 42/2666. Stockholm 1939.)

Saafremt der ikke foreligger Nød eller anden Fare eller Tilladelse af Kommandanten paa *Vaxholm* Fæstning er det forbudt Skibe over 20 Brutto Registertons at ankre indenfor et Omraade omkring *Mälsten*, der begrænses af Linierne gennem *Yttre Gårdens N.-udde* (c.  $58^{\circ} 52'_{7}$  N.  $17^{\circ} 58'_{0}$  E.), *Norrholm*, N. for *Mälstens N.-udde* (c.  $58^{\circ} 51'_{0}$  N.  $18^{\circ} 02'_{6}$  E.), *Odden E. for Vänsviken* paa *Nätarö* (c.  $58^{\circ} 52'_{0}$  N.  $18^{\circ} 08'_{0}$  E.), *Söderskär (Gunnarstenarna)* (c.  $58^{\circ} 46'_{3}$  N.  $18^{\circ} 03'_{11}$  E.) og *Yttre Gårdens S.-udde* (c.  $58^{\circ} 51'_{7}$  N.  $17^{\circ} 57'_{7}$  E.).

3182. Sverige. Stockholm Skærgaard. Dalaröleden. Fyrbelysning forandres.

(U. f. s. Nr. 44/2744. Stockholm 1939.)

I Løbet af 1939 foretages følgende Forandringer:

a) Paa et Skær W. for *Aspö* SW.-Pynt oprettes paa c.  $59^{\circ} 06'_{89}$  N.  $18^{\circ} 24'_{03}$  E. et Fyr, *Aspöskär*, der vil vise hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Minut. Flam- mens Højde: c. 6 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrlanterne paa *Jerntaarn*. Fyret vil lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $93^{\circ}$  til c.  $108^{\circ}$ . 4. Grønt i Pej. fra c.  $183^{\circ}$  til c.  $202^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $108^{\circ}$  - c.  $160^{\circ}$ . 5. Hvidt i — - c.  $202^{\circ}$  - c.  $208^{\circ}$ .  
3. Rødt i — - c.  $160^{\circ}$  - c.  $183^{\circ}$ . 6. Rødt i — - c.  $208^{\circ}$  - c.  $222^{\circ}$ .

b) *Genböte* Fyr paa c.  $59^{\circ} 08'_{0}$  N.  $18^{\circ} 26'_{0}$  E. vil blive ændret til at lyse, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra  $6^{\circ}$  til  $15\frac{1}{2}^{\circ}$ . 8. Hvidt i Pej. fra  $184^{\circ}$  til  $211\frac{1}{2}^{\circ}$ .  
2. Rødt i — -  $15\frac{1}{2}^{\circ}$  - c.  $38^{\circ}$ . 9. Rødt i — -  $211\frac{1}{2}^{\circ}$  -  $234^{\circ}$ .  
3. Grønt i — - c.  $38^{\circ}$  - c.  $47\frac{1}{2}^{\circ}$ . 10. Grønt i — -  $234^{\circ}$  -  $252^{\circ}$ .  
4. Hvidt i — - c.  $47\frac{1}{2}^{\circ}$  - c.  $50\frac{1}{2}^{\circ}$ . 11. Hvidt i — -  $252^{\circ}$  -  $270^{\circ}$ .  
5. Rødt i — - c.  $50\frac{1}{2}^{\circ}$  - c.  $59^{\circ}$ .  
6. Hvidt i — - c.  $59^{\circ}$  -  $141\frac{1}{2}^{\circ}$  (uforstærket).  
7. Grønt i — -  $141\frac{1}{2}^{\circ}$  -  $184^{\circ}$  ( — ).

**3183. Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamnsleden til Stockholm. Fyrbelysning forandres.**

(U. f. s. Nr. 44/2743. Stockholm 1939.)

I Løbet af 1939 foretages følgende Forandringer:

a) Paa Skæret *Magarne* oprettes paa  $59^{\circ} 22',_{85}$  N.  $18^{\circ} 39',_{63}$  E. et hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blinkfy, der vil vise Tre-Blink hver  $9^s$ . Hvidt, ottekantet Fyrskur paa Betonfundament. Fyret vil lyse, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra c.  $142^{\circ}$  til c.  $270^{\circ}$  (uforstærket).
2. Grønt i — - c.  $270^{\circ}$  - c.  $280^{\circ}$ .
3. Hvidt i — - c.  $280^{\circ}$  - c.  $283^{\circ}$ .
4. Rødt i — - c.  $283^{\circ}$  - c.  $315^{\circ}$ .

b) Ved *Sollenbroka* paa *Vindö* N.-lige Kyst oprettes paa c.  $59^{\circ} 22',_{80}$  N.  $18^{\circ} 40',_{2}$  E. et hvidt, rødt og grønt Blinkfy, Et-Blink hver  $3^s$ . Hvidt, ottekantet Fyrskur paa Betonfundament. Fyret vil lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra Land til c.  $85^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $85^{\circ}$  - c.  $89^{\circ}$ .
3. Rødt i — - c.  $89^{\circ}$  - c.  $106^{\circ}$ .
4. Grønt i Pej. fra c.  $106^{\circ}$  til c.  $123^{\circ}$ .
5. Hvidt i — - c.  $123^{\circ}$  - c.  $129^{\circ}$ .
6. Rødt i — - c.  $129^{\circ}$  - c.  $262^{\circ}$ .

c) *Galtholmen* Fyr paa c.  $59^{\circ} 22',_{9}$  N.  $18^{\circ} 40',_{8}$  E. vil blive nedlagt.

d) *Kalvö* Fyr paa c.  $59^{\circ} 22',_{5}$  N.  $18^{\circ} 37',_{2}$  E., vil blive ændret til at lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $248^{\circ}$  til c.  $263^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $263^{\circ}$  - c.  $266^{\circ}$ .
3. Rødt i — - c.  $266^{\circ}$  - c.  $305^{\circ}$ .
4. Hvidt i — - c.  $305^{\circ}$  -  $340^{\circ}$ .
5. Hvidt i — -  $340^{\circ}$  -  $80^{\circ}$  (uforstærket).
6. Hvidt i — -  $80^{\circ}$  -  $111^{\circ}$ .

e) *Gålnöport* Fyr paa c.  $59^{\circ} 23',_{7}$  N.  $18^{\circ} 36',_{7}$  E. vil blive ændret til at lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $275^{\circ}$  til c.  $288^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $288^{\circ}$  - c.  $293^{\circ}$ .
3. Rødt i Pej. fra c.  $293^{\circ}$  til c.  $305^{\circ}$ .

Iøvrigt uforandret.

**3184. Sverige. Stockholm Skærgaard. Arholmaløbet. Nyt Fyr.**

(U. f. s. Nr. 38/2464. Stockholm 1939.)

Paa E.-Siden af *Björkö* paa en Odde c. 1 Sm N. for *Svedudden* Fyr oprettes paa  $59^{\circ} 51',_{49}$  N.  $19^{\circ} 05',_{21}$  E. et Fyr, *Dejeudden* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Minut. Flammens Højde: c. 8 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrpæl paa firkantet, hvidt Fundament. Fyret vil lyse, som følger:

1. Rødt i Pej. fra c.  $188^{\circ}$  til c.  $212^{\circ}$ .
2. Grønt i — - c.  $212^{\circ}$  - c.  $357\frac{1}{2}^{\circ}$ .
3. Hvidt i Pej. fra c.  $357\frac{1}{2}^{\circ}$  til c.  $11\frac{1}{2}^{\circ}$ .
4. Rødt i — - c.  $1\frac{1}{2}^{\circ}$  - c.  $8^{\circ}$ .

**3185. Sverige. Stockholm Skærgaard. Arholmaleden. Sømærke udlagt.**

(U. f. s. Nr. 46/2853. Stockholm 1939.)

En Stage med Kost er udlagt ved Løbets E.-Side paa  $59^{\circ} 53',_{10}$  N.  $19^{\circ} 05',_{08}$  E., ved en  $5,5$  m Grund.

**3186. Sverige. Bottniske Bugt. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.**

(U. f. s. Nr. 37/2460. Stockholm 1939.)

Som Afmærkning for et Neutralitetsløb indenfor *svensk* Søterritorium er midlertidig udlagt følgende Sømærker:

1. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $60^{\circ} 30',_{40}$  N.  $18^{\circ} 13',_{40}$  E., W. for en  $7,5$  m Grund.
2. En sort Stage med 1 Ballon paa  $60^{\circ} 34',_{50}$  N.  $18^{\circ} 08',_{50}$  E., NE. for en  $6,7$  m Grund.
3. En sort Stage med 1 Ballon paa  $60^{\circ} 38',_{80}$  N.  $17^{\circ} 59',_{50}$  E., N. for *Björn*.
4. En sort Stage med 1 Ballon paa  $60^{\circ} 38',_{30}$  N.  $17^{\circ} 51',_{10}$  E., N. for en 8 m Grund.
5. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over en Ballon paa  $60^{\circ} 37',_{60}$  N.  $17^{\circ} 48',_{00}$  E., S. for en 8 m Grund.

6. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $60^{\circ} 44',_{30}$  N.  $17^{\circ} 35',_{40}$  E., SW. for en  $5,7$  m Grund.
7. En sort Stage med 1 Ballon paa  $60^{\circ} 55',_{90}$  N.  $17^{\circ} 19',_{10}$  E., E. for en  $6,5$  m Grund.
8. En sort Stage med 1 Ballon paa  $61^{\circ} 17',_{80}$  N.  $17^{\circ} 22',_{80}$  E., E. for en 8 m Grund.
9. En sort Stage med 1 Ballon paa  $61^{\circ} 26',_{20}$  N.  $17^{\circ} 18',_{20}$  E., E. for en 10 m Grund.
10. En rød Stage med opadvendt Kost paa  $61^{\circ} 28',_{70}$  N.  $17^{\circ} 17',_{00}$  E., W. for en 17 m Grund.
11. En sort Stage med 1 Ballon paa  $61^{\circ} 31',_{10}$  N.  $17^{\circ} 25',_{80}$  E., SE. for *Karel*.
12. En sort Stage med 1 Ballon paa  $61^{\circ} 50',_{50}$  N.  $17^{\circ} 27',_{90}$  E., SE. for *Remmarharet*.
13. En sort Stage med 1 Ballon paa  $61^{\circ} 58',_{04}$  N.  $17^{\circ} 34',_{10}$  E., E. for *Simpgrund* ( $5,7$  m).
14. En sort Stage med 2 Balloner paa  $62^{\circ} 01',_{30}$  N.  $17^{\circ} 34',_{20}$  E., E. for en 10 m Grund.
15. En sort Stage med 1 Ballon paa  $63^{\circ} 06',_{60}$  N.  $18^{\circ} 47',_{60}$  E., E. for *Skrubbgrund* (10 m).
16. En sort Stage med 1 Ballon paa  $63^{\circ} 20',_{77}$  N.  $19^{\circ} 19',_{00}$  E., E. for *Gammelgrund* (10 m).
17. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $63^{\circ} 22',_{90}$  N.  $19^{\circ} 21',_{42}$  E., SE. for en 9 m Grund.
18. En Stage uden Topbetegnelse paa  $63^{\circ} 23',_{13}$  N.  $19^{\circ} 19',_{80}$  E. i dybt Vand udenfor Sejlløbet.
19. En sort Stage med 1 Ballon paa  $63^{\circ} 23',_{50}$  N.  $19^{\circ} 28',_{17}$  E., E. for *Jonasgrund* ( $8,5$  m).
20. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa  $63^{\circ} 24',_{72}$  N.  $19^{\circ} 52',_{77}$  E., NW. for en  $8,5$  m Grund.
21. En sort Stage med 1 Ballon paa  $63^{\circ} 26',_{83}$  N.  $19^{\circ} 58',_{33}$  E., SE. for Grunden *Bonllian* ( $8,2$  m).
22. En sort Stage med 2 Balloner paa  $63^{\circ} 35',_{25}$  N.  $20^{\circ} 06',_{00}$  E., SE. for Grunden *Utsten* (9 m).
23. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $63^{\circ} 35',_{57}$  N.  $20^{\circ} 22',_{22}$  E., NW. for en  $7,2$  m Grund.
24. En sort Stage med 1 Ballon paa  $63^{\circ} 35',_{82}$  N.  $20^{\circ} 25',_{58}$  E., SE. for en  $8,5$  m Grund.
25. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $63^{\circ} 40',_{18}$  N.  $20^{\circ} 32',_{33}$  E., NW. for *Desterrogrund* ( $3,7$  m).
26. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $63^{\circ} 40',_{67}$  N.  $20^{\circ} 35',_{80}$  E., N. for *Väntansgrund* ( $8,7$  m).
27. En Stage uden Topbetegnelse paa  $63^{\circ} 40',_{90}$  N.  $20^{\circ} 36',_{33}$  E., S. for en Grund uden Dybdeangivelse.
28. En sort Stage med 1 Ballon paa  $63^{\circ} 42',_{35}$  N.  $20^{\circ} 40',_{50}$  E., E. for en 10 m Grund.
29. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $64^{\circ} 13',_{37}$  N.  $21^{\circ} 18',_{00}$  E., W. for Grunden *Reveljen* (9 m).
30. En sort Stage med 1 Ballon paa  $64^{\circ} 22',_{47}$  N.  $21^{\circ} 37',_{22}$  E., E. for Grunden *Grusbotten* (10 m).
31. En sort Stage med 2 Balloner paa  $64^{\circ} 29',_{30}$  N.  $21^{\circ} 41',_{00}$  E., E. for *Ersgrund*.
32. En sort Stage med 1 Ballon paa  $64^{\circ} 35',_{80}$  N.  $21^{\circ} 34',_{42}$  E., E. for Grunden *Ensammen* ( $7,2$  m).
33. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $64^{\circ} 38',_{40}$  N.  $21^{\circ} 25',_{08}$  E., W. for en 9 m Grund.
34. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $64^{\circ} 41',_{25}$  N.  $21^{\circ} 25',_{00}$  E., W. for *Karinsgrund* ( $8,5$  m).
35. En sort Stage med 1 Ballon paa  $64^{\circ} 41',_{30}$  N.  $21^{\circ} 24',_{50}$  E., E. for en 9 m Grund.
36. En sort Stage med 1 Ballon paa  $64^{\circ} 43',_{85}$  N.  $21^{\circ} 24',_{87}$  E., NE. for Grunden *Knösen* ( $7,2$  m).

37. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $64^{\circ} 45',_{33}$  N.  $21^{\circ} 24',_{00}$  E., W. for Grunden *Fördärfvet* (6 m).
38. En sort Stage med 1 Ballon paa  $64^{\circ} 48',_{80}$  N.  $21^{\circ} 19',_{42}$  E., E. for en 8 m Grund.
39. En Stage uden Topbetegnelse paa  $64^{\circ} 58',_{33}$  N.  $21^{\circ} 31',_{67}$  E., E. for *Flaggrund* (6,5 m).
40. En sort Stage med 1 Ballon paa  $64^{\circ} 59',_{38}$  N.  $21^{\circ} 34',_{33}$  E., E. for en 9 m Grund.
41. En sort Stage med 1 Ballon paa  $65^{\circ} 05',_{55}$  N.  $21^{\circ} 49',_{25}$  E., SE. for en 9 m Grund.
42. En sort Stage med 1 Ballon paa  $65^{\circ} 05',_{67}$  N.  $21^{\circ} 56',_{00}$  E., E. for en 8,5 m Grund.
43. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $65^{\circ} 05',_{67}$  N.  $21^{\circ} 57',_{00}$  E., W. for en 7 m Grund.
44. En Stage uden Topbetegnelse paa  $65^{\circ} 06',_{10}$  N.  $21^{\circ} 57',_{17}$  E., E. for en 8,5 m Grund.
45. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $65^{\circ} 06',_{33}$  N.  $21^{\circ} 58',_{50}$  E., NW. for en 8,5 m Grund.
46. En sort Stage med 1 Ballon paa  $65^{\circ} 06',_{47}$  N.  $21^{\circ} 58',_{17}$  E., E. for en 8,7 m Grund.
47. En sort Stage med 1 Ballon paa  $65^{\circ} 08',_{17}$  N.  $22^{\circ} 00',_{33}$  E., NE. for en 9,5 m Grund.
48. En sort Stage med 1 Ballon paa  $65^{\circ} 11',_{00}$  N.  $22^{\circ} 03',_{42}$  E., E. for *S. Klackgrund* (6,5 m).
49. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $65^{\circ} 12',_{70}$  N.  $22^{\circ} 04',_{50}$  E., W. for en 7,5 m Grund.
50. En Stage uden Topbetegnelse paa  $65^{\circ} 12',_{90}$  N.  $22^{\circ} 04',_{36}$  E., SE. for en 7,5 m Grund, SE. for Grunden *Foten*.
51. En sort Stage med 1 Ballon paa  $65^{\circ} 15',_{33}$  N.  $22^{\circ} 05',_{50}$  E., E. for en 6,2 m Grund.
52. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $65^{\circ} 17',_{00}$  N.  $22^{\circ} 06',_{17}$  E., W. for Grunden *Borgsten*.

**3187. (T). Sverige. Bottniska Bugt. Öregrund Skærgaard. Lystønde udlægges.**

(U. f. s. Nr. 46/2852. Stockholm 1939.)

En sortmalet Lystønde, *Klykskär*, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>, udlægges i den nærmeste Tid midlertidigt paa  $60^{\circ} 17',_{83}$  N.  $18^{\circ} 33',_{10}$  E., ved W.-Siden af Løbet *Öregrund—Svartklubben* NE. for en Grund med 7 m Vand ved Middelvandstand (6,8 m ved Lavvande).

**3188. Sverige. "Bottniska" Bugt. "Stocka Hamn." Fyrbelysning og Afmærkning ændret.**

(U. f. s. Nr. 42/2731. Stockholm 1939.)

Fyrene *Stocka hamn No. 7* paa c.  $61^{\circ} 53',_{8}$  N.  $17^{\circ} 21',_{0}$  E. og *Stocka hamn No. 8*, begge i Havnens W.-lige Del, er slukket. Stagen med Kryds ved *Arneliusgrund* ved Indløbet til Havnen er inddraget.

**3189. Sverige. Bottniska Bugt. Sundsvall Indløb. Kubikenborg. Ændring i Fyrbelysning og Afmærkning.**

(U. f. s. Nr. 41/2608 og Nr. 46/2945. Stockholm 1939.)

Følgende Fyr og Sømærker, som afmærkede det opmudrede Sejlløb indenfor *Fäbogrundet* ved *Kubikenborg*, er henholdsvis nedlagt og inddraget:

- Kubikenborg, nedre*, Fyr paa  $62^{\circ} 22',_{53}$  N.  $17^{\circ} 22',_{50}$  E.  
*Kubikenborg, övre*, Fyr paa  $62^{\circ} 22',_{50}$  N.  $17^{\circ} 22',_{40}$  E.,  
 En sort Stage paa  $62^{\circ} 22',_{67}$  N.  $17^{\circ} 22',_{77}$  E.,  
 En sort Stage paa  $62^{\circ} 22',_{65}$  N.  $17^{\circ} 22',_{72}$  E.,  
 En rød Stage paa  $62^{\circ} 22',_{68}$  N.  $17^{\circ} 22',_{80}$  E.,  
 En rød Stage paa  $62^{\circ} 22',_{64}$  N.  $17^{\circ} 22',_{77}$  E.

- 3190. Finland. Bottniska Bugt. Keminkraaseli Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 27/857. Helsingfors 1939.)  
*Keminkraaseli* Fyr paa  $65^{\circ} 36' 33''$  N.  $24^{\circ} 33' 40''$  E. er forandret og lyser nu, som følger:
- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra c. $334^{\circ}$ til c. $339^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pej. fra c. $22^{\circ}$ til c. $36^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - c. $339^{\circ}$ - c. $344^{\circ}$ .        | 5. Hvidt i — - c. $36^{\circ}$ - c. $46^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - c. $344^{\circ}$ - c. $22^{\circ}$ .          | 6. Rødt i — - c. $46^{\circ}$ - c. $76^{\circ}$ .         |
- Iøvrigt uforandret.
- 3191. Finland. Bottniska Bugt. Nye Sømærker udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 28/873. Helsingfors 1939.)  
En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa hver af nedennævnte Pladser:  
 $62^{\circ} 09' 25''$  N.  $21^{\circ} 18' 53''$  E.,  $62^{\circ} 07' 57''$  N.  $21^{\circ} 18' 49''$  E.
- 3192. Finland. Bottniska Bugt. Reposaari (Räfsö) Indløb. Sejlløb ophævet. Afmærkning inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 29/893. Helsingfors 1939.)  
Det 4,6 m dybe Sejlløb mellem Pladserne  $61^{\circ} 36' 02''$  N.  $21^{\circ} 26' 30''$  E. og  $61^{\circ} 37' 09''$  N.  $21^{\circ} 22' 25''$  E. er ophævet. Samtidig er den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $61^{\circ} 37' 05''$  N.  $21^{\circ} 23' 17''$  E. inddraget.
- 3193. Finland. Bottniska Bugt. Reposaari (Räfsö) Indløb. Nye Sømærker udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 29/892. Helsingfors 1939.)  
Følgende nye Sømærker er udlagt:  
1 rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $61^{\circ} 36' 25''$  N.  $21^{\circ} 23' 10''$  E.,  
1 rød- og hvidstribet Spirtønde med 1 Kryds paa  $61^{\circ} 35' 10''$  N.  $21^{\circ} 24' 10''$  E.,  
1 hvid Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa hver af følgende Pladser:  
 $61^{\circ} 34' 52''$  N.  $21^{\circ} 26' 02''$  E.,  $61^{\circ} 35' 20''$  N.  $21^{\circ} 27' 16''$  E.
- 3194. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Mariehamn Indløb. Baake ommalet.**  
(U. f. s. Nr. 29/899. Helsingfors 1939.)  
Baaken *Granögrund* paa  $60^{\circ} 00' 53''$  N.  $19^{\circ} 58' 10''$  E. er blevet malet med hvide og sorte lodrette Felter.
- 3195. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Sømærke flyttet.**  
(U. f. s. Nr. 29/898. Helsingfors 1939.)  
Den hvide Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 12' 35''$  N.  $20^{\circ} 21' 40''$  E. er flyttet til Pladsen:  $60^{\circ} 12' 34''$  N.  $20^{\circ} 21' 30''$  E.
- 3196. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Ballerö. Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 29/897. Helsingfors 1939.)  
*Ballerö* Fyr paa  $60^{\circ} 12' 10''$  N.  $20^{\circ} 21' 52''$  E. er forandret og lyser nu, som følger:
- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra c. $115^{\circ}$ til c. $145^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pej. fra c. $265^{\circ}$ til c. $320^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - c. $145^{\circ}$ - c. $155^{\circ}$ .        | 5. Hvidt i — - c. $320^{\circ}$ - c. $330^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - c. $155^{\circ}$ - c. $265^{\circ}$ .         | 6. Rødt i — - c. $330^{\circ}$ - c. $360^{\circ}$ .         |
- Iøvrigt er Fyret uforandret.
- 3197. Finland. Skärgårdshavet. Järngrynnan—Bokulla. Midlertidig Fyrbelysning.**  
(U. f. s. Nr. 27/860. Helsingfors 1939.)  
Vintersejlløbet *Järngrynnan* paa c.  $59^{\circ} 53'$  N.  $22^{\circ} 28'$  E. — *Bokulla* paa c.  $59^{\circ} 50'$  N.  $21^{\circ} 26'$  E. vil blive belyst, naar Forholdene gør det nødvendigt.
- 3198. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 27/861. Helsingfors 1939.)  
*Lehmäsaari* Fyr paa c.  $60^{\circ} 14'$  N.  $21^{\circ} 57'$  E. er atter tændt.  
(E. f. s. Nr. 23/1710 1939.)

(Se Tillæg.)

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

### 3199. Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Dækmole. Fyr tændes. Oplysning om Brændetid.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2426 1939 meddeles, at der omkring Midten af November d. A. paa Hovedet af den forlængede Dækmole paa  $55^{\circ} 16' (20'') N. 9^{\circ} 53' (20'') E.$ , c. 240 m NW.  $\frac{1}{4}$  N. for det grønne, faste Fyr paa Molehovedet S. for den N.-lige Havn, vil blive tændt et nyt Fyr, der viser grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink c.  $1^s$ , Mørke c.  $2^s$ . Flammens Højde: c.  $5,1$  m. Synsvidde: c. 2 Sm. En  $3,2$  m høj, sortmalet Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetiden for det nye Fyr samt for det ovennævnte grønne, faste Fyr bliver hele Aaret.

(E. f. S. Nr. 33/2426 og 41/2730 1939. Kort Nr. 151 og 150. Havnelods, Side 40. Fyr-Fort. Nr. 453 og 453 A.)

(Se Ekstra Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 3200. (T). Danmark. Kattegat. Tisvilde-Liseleje. Skydeøvelser. Advarsel.

Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der fra den 30. Oktober—3. November samt fra 6.—11., 14.—18., 22.—25. og 27.—28. November d. A. blive afholdt Skarpskydning med Kanoner og Morterer i Skydeterrænet paa *Melby Overdrev*.

I ovennævnte Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen fra *Tangvejens* Skæring med Kystrevlen, c. 2300 m NE. for *Liseleje*, til en Linie i NW.—SE., c. 400 m W. for *Stængehuset* i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*, spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 6000 m fra Kysten.

En Time før Skydningens Begyndelse hejses et rødt Flag med hvid Spuns paa hver af 2 Flagstænger, der staar: 1) c. 900 m E. for *Liseleje*, c. 800 m fra Kysten, 2) c. 700 m W. for *Stængehuset*, c. 600 m fra Kysten.

Flagene nedhales umiddelbart efter Skydningens Ophør.

*Tisvilde Hegn*: c.  $56^{\circ} 03' N. 12^{\circ} 03' E.$

### 3201. (T). Danmark. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden fra 1. til 30. November d. A., begge Dage inklusive, i Farvandet W. for *Samsø*.

Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne  $56^{\circ} 02' N.$  og  $55^{\circ} 45' N.$  samt af Meridianerne  $10^{\circ} 28' E.$  og  $10^{\circ} 16' E.$

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

### 3202. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 46/3010 1939 meddeles, at Taagesignalet paa *Østre Molearms* Hoved paa  $56^{\circ} 09' 40'' N. 10^{\circ} 14' 07'' E.$  nu er forandret til To-Stød hver  $30^s$ .

(E. f. S. Nr. 46/3010 1939. Kort Nr. 103 og 112. Havnelods, Side 31 og 33. Fyr-Fort. Nr. 173.)

**3203. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**  
 I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,0 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 5,5 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,1 m, i *Svaneholm Løb*: 0,5 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 6,0 m over *Havrevlen* og 5,5 m i *Svaneholm Fyrlinie*, og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 3,2 m.

b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 2,9 m.

c. 56° 42' (34") N. 8° 13' (20") E. — 1,2 m.

(E. f. S. Nr. 40/2896 1939.)

**3204. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Vinga-norske Grænse. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.**

(U. f. s. Nr. 46/2900. Stockholm 1939.)

E. f. S. Nr. 48/3123 1939 annulleres og erstattes med:

Som Afmærkning for et Neutralitetsløb indenfor *svensk Søterritorium* er midlertidig udlagt følgende Sømærker:

1. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost paa 57° 38',<sub>51</sub> N. 11° 33',<sub>40</sub> E., W. for *Vinga*, SW. for en 9,8 m Grund.

2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 57° 44',<sub>50</sub> N. 11° 30',<sub>68</sub> E., W. for *Oset* i dybt Vand.

3. En sort Stage med 1 Ballon paa 57° 48',<sub>98</sub> N. 11° 27',<sub>46</sub> E., NW. for *Storu Pölsan* i dybt Vand.

4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 57° 53',<sub>54</sub> N. 11° 24',<sub>77</sub> E., W. for *Paternoster* i dybt Vand.

5. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 57° 59',<sub>37</sub> N. 11° 24',<sub>57</sub> E., SW. for *Orskär* i dybt Vand.

6. En sort Stage med 1 Ballon paa 58° 01',<sub>73</sub> N. 11° 23',<sub>75</sub> E., SSE. for *Måseskär* i dybt Vand.

7. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 58° 03',<sub>20</sub> N. 11° 18',<sub>59</sub> E., SSW. for *Måseskär* i dybt Vand.

8. En sort Stage med 1 Ballon paa 58° 09',<sub>84</sub> N. 11° 16',<sub>65</sub> E., SSW. for *Bonden* i dybt Vand.

9. En sort Stage med 1 Ballon paa 58° 17',<sub>00</sub> N. 11° 13',<sub>08</sub> E., S. for *Hällö* i dybt Vand.

10. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa 58° 21',<sub>69</sub> N. 11° 07',<sub>60</sub> E. W. for en 10,7 m Grund.

11. En rød Stage med 2 nedadvendte Koste paa 58° 24',<sub>50</sub> N. 11° 09',<sub>50</sub> E., W. for Grunden *Lerberget* (5,3 m).

12. En sort Stage med 2 Balloner paa 58° 28',<sub>93</sub> N. 11° 07',<sub>14</sub> E., paa *Sotefjorden* i dybt Vand.

13. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 58° 31',<sub>66</sub> N. 11° 06',<sub>73</sub> E., ESE. for *Väderöbod* i dybt Vand.

14. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 58° 35',<sub>63</sub> N. 11° 05',<sub>92</sub> E., WNW. for Grunden *Stora Ryggen* (3,9 m).

15. En sort Stage med 1 Ballon paa 58° 40',<sub>07</sub> N. 11° 05',<sub>10</sub> E., WNW. for *Bräm-skär* i dybt Vand.

16. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 58° 44',<sub>80</sub> N. 03',<sub>75</sub> E., ESE. for *Ramskär* i dybt Vand.

(Kort Nr. 100, 101 og 92.)

**3205. Sverige. Skagerrak. Sotefjord—Havstenssund. Forandring i Fyrbelysning.**

(U. f. s. Nr. 44/2754. Stockholm 1939.)

a) Paa den N.-lige Del af *Sandviksholmen*, NW. for *Hamburgö*, oprettes paa 58° 33',<sub>73</sub> N. 11° 14',<sub>70</sub> E. et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt, ottekantet Fyrskur paa hvidt Taarn. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejł. fra c. 20° til c. 46°.      4. Grønt i Pejł. fra c. 125° til c. 189°.

2. Hvidt i — - c. 46° - c. 49°.      5. Hvidt i — - c. 189° - c. 192°.

3. Rødt i — - c. 49° - c. 125°.      6. Rødt i — - c. 192° - c. 247°.



b) Fyrene *Snixholmen* paa c.  $58^{\circ} 34',_0$  N.  $11^{\circ} 15',_0$  E. og *Tenungen* paa c.  $58^{\circ} 34',_2$  N.  $11^{\circ} 15',_3$  E. vil blive nedlagt.

c) Fyret *Kalvöskär* paa c.  $58^{\circ} 35',_1$  N.  $11^{\circ} 15',_3$  E. bliver ændret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ . Iøvrigt vil Fyret lyse, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejll. fra c. $0^{\circ}$ til c. $16^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pejll. fra c. $80^{\circ}$ til c. $130^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - c. $16^{\circ}$ - c. $19^{\circ}$ .         | 5. Hvidt i — - c. $130^{\circ}$ - c. $136^{\circ}$ .         |
| 3. Rødt i — - c. $19^{\circ}$ - c. $80^{\circ}$ .          | 6. Rødt i — - c. $136^{\circ}$ - c. $150^{\circ}$ .          |

Iøvrigt uforandret.

d) Paa den NE.-lige Odde paa *Norra Testholmen* oprettes paa  $58^{\circ} 35',_{88}$  N.  $11^{\circ} 13',_{88}$  E. et Fyr, *Testholmen*, der vil vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $1^s$ . Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Fyrskur paa hvid Sokkel. Fyret vil lyse, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra c. $130^{\circ}$ til c. $154^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pejll. fra c. $211^{\circ}$ til c. $316^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - c. $154^{\circ}$ - c. $156^{\circ}$ .          | 5. Hvidt i — - c. $316^{\circ}$ - c. $318^{\circ}$ .          |
| 3. Rødt i — - c. $156^{\circ}$ - c. $211^{\circ}$ .           | 6. Rødt i — - c. $318^{\circ}$ - c. $330^{\circ}$ .           |

e) Paa den E.-lige Side af *Stångeskär* oprettes paa  $58^{\circ} 39',_{67}$  N.  $11^{\circ} 11',_{70}$  E. et Fyr, der vil vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $3^s$ . Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt, ottekantet Fyrskur paa hvidt Taarn. Fyret vil lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra c. $150^{\circ}$ til c. $159^{\circ}$ .    | 4. Grønt i Pejll. fra c. $270^{\circ}$ til c. $354^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - c. $159^{\circ}$ - c. $161\frac{1}{2}^{\circ}$ .  | 5. Hvidt i — - c. $354^{\circ}$ - c. $356^{\circ}$ .          |
| 3. Rødt i — - c. $161\frac{1}{2}^{\circ}$ til c. $270^{\circ}$ . | 6. Rødt i — - c. $356^{\circ}$ - c. $70^{\circ}$ .            |

Det nuværende Fyr *Stångeskär* paa W.-lige Side af Skæret paa c.  $58^{\circ} 39',_7$  N.  $11^{\circ} 11',_8$  E. vil ved Tænding af det nye Fyr blive nedlagt.

### 3206. Sverige. Skagerrak. Kyrkesund—Smögen. Fyrhelysning forandres. Belyste Varder opføres.

(U. f. a. Nr. 45/2798. Stockholm 1939.)

a. Paa *Utterholmen* SW. for *Lyrö* Fyr oprettes paa  $58^{\circ} 04',_{12}$  N.  $11^{\circ} 29',_{66}$  E. et Fyr, der vil vise rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Minut. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 3 Sm for rødt og 2 Sm for grønt Lys. Fyrplanterne paa hvidt, firkantet Fundament. Fyret vil lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra Land til c. $93^{\circ}$ .   | 3. Grønt i Pejll. fra c. $183^{\circ}$ til c. $273^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - c. $93^{\circ}$ - c. $183^{\circ}$ . | 4. Rødt i — - c. $273^{\circ}$ - Land.                        |

b) Fyret *Käringö kummel* paa c.  $58^{\circ} 06',_7$  N.  $11^{\circ} 22',_4$  E. bliver ændret til at lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Hvidt i Pejll. fra $154^{\circ}$ til $174^{\circ}$ .              | 5. Grønt i Pejll. fra c. $235^{\circ}$ til c. $299^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $174^{\circ}$ - $207\frac{1}{2}^{\circ}$ .            | 6. Rødt i — - c. $299^{\circ}$ - c. $309^{\circ}$ .           |
| 3. Hvidt i — - $207\frac{1}{2}^{\circ}$ - $211\frac{1}{2}^{\circ}$ . | 7. Hvidt i — - c. $309^{\circ}$ - c. $316^{\circ}$ .          |
| 4. Rødt i — - $211\frac{1}{2}^{\circ}$ - c. $235^{\circ}$ .          | 8. Grønt i — - c. $316^{\circ}$ - c. $322^{\circ}$ .          |

Iøvrigt uforandret.

c) Paa et Skær E. for *Stenskär* oprettes paa  $58^{\circ} 08',_{53}$  N.  $11^{\circ} 24',_{00}$  E. et Fyr, *Stenskärstränna*, der vil vise rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink pr. Minut. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrplanterne paa hvidt, firkantet Fundament. Fyret vil lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pejll. fra c. $355^{\circ}$ til c. $175^{\circ}$ . | 2. Grønt i Pejll. fra c. $175^{\circ}$ til c. $190^{\circ}$ . |
|--|---|

Fyrene *Stenskärstränna* og *Räö* paa c.  $58^{\circ} 09',_7$  N.  $11^{\circ} 24',_1$  E. vil, holdt overet i Pejling c.  $3\frac{1}{2}^{\circ}$ , lede klar af Grunden ved *Sverkesbådan* og være til Vejledning under Gang mellem *Järnskär* Fyrs SW.-lige og NW.-lige hvide Sektorer.

d) Paa Skæret *Stångholmen* c. 500 m S. for Fyret *Stångehuvud* oprettes paa  $58^{\circ} 16',_{08}$  N.  $11^{\circ} 25',_{08}$  E. et Fyr, der vil vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $3^s$ . Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt, ottekantet Fyrskur paa Sokkel. Fyret vil lyse, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra c. $145^{\circ}$ til c. $164^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pejll. fra c. $235^{\circ}$ til c. $289^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — c. $164^{\circ}$ c. $167^{\circ}$ .              | 5. Hvidt i — c. $289^{\circ}$ c. $329^{\circ}$ .              |
| 3. Rødt i — c. $167^{\circ}$ c. $235^{\circ}$ .               | 6. Rødt i — - c. $329^{\circ}$ - c. $360^{\circ}$ .           |

e) *Stångehuvud* Fyr paa c.  $58^{\circ} 16',_4$  N.  $11^{\circ} 25',_0$  E. vil blive nedlagt.

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

1939

- 36/2621 Forsigtighed tilraades ved Besejlingen af danske Kystfarvande.  
37/2622 *Sundet. København.* Søminer udlagt.  
38/2680 Advarsel mod drivende Miner.  
42/2752 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *København.*  
43/2852 *Sundet. Københavns Red.* Afmærkning. Lettelser for lokalkonkte mindre Fartøjer. Advarsel.  
46/2993 *Fakse Bugt.* Drivende Miner. Advarsel.  
47/3054 Oplysning om Tvangslodning paa *Københavns Red.*

### I. Østersøen.

1939

- 1/2 *Østersøen. Adlergrund Fyrskib N.* Vrag „*Katharina Peppa*“. Vrag afmærket.  
1/14 *Tyskland. Stolpe Banke S.* Vrag „*San Matteo*“. Vraglystøndes Plads.  
9/845 *Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE.* Oplysning om Vrag.  
29/2113 *Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn.* Dybde i Indsejlingen aftaget.  
30/2200 *Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna.* Fartbestemmelser.  
34/2497 *Tyskland. Adlergrund Fyrskib S.* Lystønde midlertidig udlagt.  
35/2582 *Finland. Finske Bugt. Hogland.* Radiofyr oprettes. Taagesignal forandres.  
35/2583 *Finland. Finske Bugt. Someri.* Radiofyr oprettes.  
38/2624 *Tyskland. Pillau.* Undervandshindringer. Advarsel.  
38/2625 *Tyskland. Danzig Bugt.* Farezone. Advarsel.  
38/2626 *Tyskland. Swinemünde.* Undervandshindringer. Undervandssignal ude af Virksomhed. Advarsel.  
38/2627 *Tyskland. Kielerfjord.* Undervandshindringer. Advarsel.  
41/2716 *Sverige S.-Kyst. Falsterborev S.* Neutralt Løb afmærket.  
41/2718 *Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden.* Midlertidig Fyrbelysning.  
42/2754 Oplysning om Dybde i neutralt Løb. Nyt Løb afmærket. Lodstjeneste.  
42/2759 *Sverige. Gotland N.-Kyst. Färösund.* Miner udlagt. Advarsel.  
43/2853 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt.* Minespærringer udlagt.  
45/2920 *Østersøen. Stevns SE. t. E. ½ E.* Vrag.  
45/2921 *Sundet S.-lige Indgang.* Minespærringen S. Lystønde udlagt.  
45/2924 *Sverige. Öland södra udde SE.* Grunde afmærket. Advarsel.  
47/3055 *Østersøen. Gedser Rev—Dars.* Minespærring udlagt. Oplysning om Lodstjeneste. Advarsel.  
47/3061 *Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib* midlertidig ombyttet.

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

- 1989  
 1/19 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Fortørne.  
 1/21 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Moseøe Batteri. Signal for Skydning.  
 1/22 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.  
 1/23 Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.  
 1/25 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
 1/26 Sverige. Sundet. Skanör Havn. Sømærker midlertidig inddraget.  
 1/28 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedø* Fort.  
 1/30 Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Indsejlingsrende tilsandet.  
 1/33 Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.  
 1/35 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.  
 1/36 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.  
 1/37 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.  
 1/38 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Oplysning om Fyrbelysning.  
 11/789 Sverige. Sundet. Ven. Nyt Fyr tændes. Taagesignal oprettes.  
 11/790 Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr forandres. Taagesignal forandres.  
 26/1904 Danmark. Sundet. Stubben. Kloaktaarn opføres.  
 27/1981 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Opmudringsarbejder. Lystønde og Tønde midlertidig flyttet.  
 30/2220 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.  
 32/2332 Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr formærkes delvis.  
 35/2585 Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 35/2589 Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg. Passage af *Christian X's Bro*. Advarsel.  
 41/2730 Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Midlertidig Afmærkning af Dækmole.  
 45/2934 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.  
 47/3065 Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 47/3068 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrommen. Oplysning om Vrag.  
 48/3120 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over *Tolkebarren*. Oplysning om Dybde.  
 48/3121 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1989  
 1/39 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.  
 1/40 Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Puller. Advarsel.  
 10/724 Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn udvides. Advarsel.  
 12/944 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejde. Advarsel.  
 18/1392 }  
 16/1172 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til *Mariager Fjord*. Dybde aftaget.  
 17/1247 Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.  
 20/1553 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Oplysning om Dybde.  
 23/1784 Danmark. Kattegat. Læsø N.-Kyst. Østerby Havn. Dækmole under Bygning. Advarsel.  
 24/1801 Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 26/1908 Sverige. Kattegat. Nidingen Fyr. Taagesignal forandres.  
 27/1984 Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Oplysning om Dybde.  
 27/2040 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.  
 28/2112 Danmark. Limfjorden. Salling Sund. Glynøgere Vinkelfyr NW. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 35/2599 Sverige. Skagerrak. Väderöerne. Nyt Fyr tændes.  
 40/2697 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.  
 46/3012 Danmark. Limfjorden. Agger Sund. Brobygningsarbejder. Advarsel.  
 47/3104 Danmark. Isefjord. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 48/3124 Sverige. Skagerrak. Strømstad—Paternoster. Midlertidige Lodsfarvand m. m.  
 48/3174 Danmark. Kattegat. Sejero Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser.  
 49/3200 Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydeøvelser. Advarsel.  
 39/3201 Danmark. Farvandet W. for *Samsø*. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 49/3203 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1989  
 1/54 Belgien. Wandelaar Fyrskib E. Vrag „*Nippon*“.  
 1/56 England. Ray Sand Channel. Færligt Omraade. Mærketønder udlagt.

- 1989  
7/503  
10/736  
15/1099  
17/1316  
25/1859  
32/2351  
38/2654
- 8/576 } *Nordsøen. Humber Fyrskib E. t. N. Vrag „Katina Bulgaris“.*  
9/655 } *Tyskland. Borkum N. Vrag „Wiborg II“ afmærket.*  
15/1100 } *Skotland. Bass Rock. Fyrs Lysevne formindskes midlertidigt.*  
30/2233 } *England. Harwich. Undervandshindringer udlagt og afmærket med Lystønder.*  
31/2286 } *Holland. Nieuwediep. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.*  
34/2516 } *Skotland. Firth of Forth. Forbudt Ankringsomraade.*  
34/2574 } *England. Harwich. Ledefyr slukkes midlertidig.*  
38/2652 } *Tyskland. Elben. Lodstvang.*  
41/2737 } *Danmark. Jyllands W.-Kyst. Oplysning om afmærket Løb til Graadyb. Graadyb Fyrskib*  
43/2858 } *flyttet og ombyttet med Lys- og Fløjtønde. Radiofyre oprettes ved Lynøvig.*  
47/3086 }  
41/2739 } *Holland. Zeegat van Vlissingen. Oplysning om Lodstjeneste.*  
42/2791 } *Skotland. Firth of Forth. Bass Rock. Undervandshindringer udlagt.*  
43/2857 } *Rusland. Hvide Hav. Forbudt Omraade.*  
43/2876 } *England. Tyne—Humber. Minespærring udlagt.*  
44/2894 } *Holland. Zeegat van Tezel. Oplysning om Lods.*  
46/3914 } *Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland. Undersøgelsestjeneste.*  
47/3087 } *Holland. Zeegat van Vlissingen. Wielingen. Forbudt Om raade. Sejlplanvisning. Under-*  
*søelsestjeneste. Lodstjeneste. Advarsel.*  
47/3090 } *Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.*  
48/3126 } *Holland. Zeegat van Terschelling. Forbudt Omraade. Advarsel.*  
49/3215 } *Skotland. Firth of Forth. Trafikbestemmelser.*  
49/3241 } *Belgien. Oplysning om Lodstjeneste.*

### Island og Færøerne.

- 1989  
1/59 } *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðabreki Grund fundet.*  
1/60 } *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*  
26/1920 } *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.*

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1980  
1/64 } *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*  
1/65 } *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*  
1/66 } *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*  
1/67 } *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af*  
6/463 } *særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmedlinger*  
*pr. Radiotelefon.*  
1/68 } *Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte*  
*Isberetninger.*  
1/69 } *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af*  
*særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.*  
1/70 } *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*  
1/71 } *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*  
1/72 } *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske*  
*Farvande.*  
1/74 } *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*  
1/76 } *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*  
2/156 } *Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvande.*  
2/157 } *Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*  
2/158 } *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselsstationer.*  
3/233 } *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdforringelser*  
*i danske Farvande.*  
6/464 } *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*  
12/946 } *Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.*  
26/1964 } *Spanien. Oplysning om Sojlads paa spanske Havne.*  
28/2110 }  
33/2484 } *Spanien E.-Kyst. Minefare. Advarsel.*  
34/2572 } *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.*  
35/2620 } *Danmark. Fælles Radio-Kaldesignal for danske Skibe.*

- 1939.
- 38/2669 *Danmark.* Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 38/2670 *Danmark.* Midlertidig Indskrænkning af Radiotelegrafi.
- 38/2671 }  
41/2745 } *Sundet S.-lige Indgang. Store-Bælt S.-lige Indgang. Minespæringer udlagt. Oplysning*  
43/2672 } *om Lodsning. Advarsel.*  
45/2975 }
- 38/2672 *England.* Oplysninger om Fyr og Afmærkning samt Anvendelse af Radiotelegraf. Advarsel.
- 38/2673 *England.* Særlige midlertidige Bestemmelser om Skibes Lanterneføring.
- 38/2674 }  
39/2683 } *England.* Strædet ved *Dover. Firth of Forth. Helgoland Bugt. Minefare. Advarsel.*
- 38/2675 *Frankrig. Middelhavet.* Adgang til territoriale Farvande forbudt.
- 38/2676 *Frankrig og Algier.* Kyststationer midlertidig lukket.
- 38/2677 *Marokko. Middelhavet.* Adgang til territoriale Farvande forbudt.
- 38/2678 *Tyskland.* Advarsel mod at stole paa Fyr og Sømærker.
- 38/2679 *Tyskland. Nordsoen.* Minefare. Advarsel.
- 40/2705 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende danske Undersaatters Forhold overfor krigsførende Magters Regeringsskibe.
- 40/2706 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe.
- 40/2713 }  
42/2851 } *Østersøen.* Undervandshindringer. Advarsel.
- 40/2714 *Østersøen.* Lille-Bælt S.-lige Indgang. Spærroomraade. Advarsel.
- 41/2743 *Danmark.* Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse af 3. September 1939 om Hemmeligholdelse af Oplysning om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 41/2746 *England.* Opfordring til at anløbe Kontrolhavne.
- 41/2747 *Holland.* Aabne Farvande. Fyr slukket. Fyrskibe inddraget.
- 41/2750 *Tyskland.* W.-lige Østersø. Lodstvang.
- 42/2836 *England.* *Dover* Havn. Sejladsforskrift.
- 42/2837 *Frankrig.* Oplysning om Minefare.
- 42/2841 *Kanada.* Oplysning om Adgangsbestemmelser.
- 44/2918 *Britiske Havne.* Minestrykningsoperationer.
- 45/2976 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af *Sundet.*
- 45/2977 *England.* Regler for Besejling af *Strædet ved Dover og Kanalen.*
- 45/2978 *England.* *Themsen og Medway.* Oplysning om Undersøgelsestjenesten.
- 45/2991 *England.* Oplysning om Kontrol af Skibe. Indskærping af Forholdsregler.
- 45/2992 *Frankrig.* Kontrolsteder for Skibe.
- 46/3047 *Belgien.* Drivende Miner. Advarsel.
- 46/3049 *Sverige.* Midlertidig Udvidelse af Sendetider for visse Radiofyr.
- 46/3053 *Ægypten.* *Port Said og Suez.* Undersøgelsestjeneste. Sejladsforskrifter.
- 48/3167 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Skibes Nationalitetsmærker.
- 48/3172 *Norge.* Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor norsk Søterritorium.
- 48/3178 *Finland.* Advarsel mod at stole paa Fyr. Sømærker o. l.
- 48/3179 *Finland.* Midlertidige Trafikruter. Advarsel.
- 49/3231 *Chile.* Cirkulære vedrørende Overholdelsen af Neutralitetsbestemmelserne.
- 49/3232 *Finland S.-Kyst.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.
- 49/3233 *Finland.* Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor *finnsk* Søterritorium.
- 49/3234 *Frankrig og Kolonier.* Adgangsbestemmelser.
- 49/3235 *Italien og Kolonier.* Forbudte Havne.
- 49/3237 *Sverige.* Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
- 49/3238 *Tyskland. Nordsoen.* Marinesignalstationer. Visning af Kendingssignal.

f.) Paa W.-lige Side af Holmen *Bläckhall*, c. 250 m W. for det nuværende Fyr *Bläckhall* oprettes paa  $58^{\circ} 18',_{67}$  N.  $11^{\circ} 22',_{90}$  E. et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ . Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt, ottekantet Fyrskur paa Sokkel. Fyret vil lyse, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejll. fra c. $310^{\circ}$ til c. $323^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pejll. fra c. $35^{\circ}$ til c. $113^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - c. $323^{\circ}$ - c. $327^{\circ}$ .          | 5. Hvidt i — - c. $113^{\circ}$ - c. $133^{\circ}$ .         |
| 3. Rødt i — - c. $327^{\circ}$ - c. $35^{\circ}$ .            | 6. Rødt i — - c. $133^{\circ}$ - c. $153^{\circ}$ .          |

g) Fyret *Bläckhall* paa c.  $58^{\circ} 18',_{7}$  N.  $11^{\circ} 23',_{2}$  E. vil blive nedlagt.

h) Paa Fastlandet S. for *Ramsvik* oprettes paa c.  $58^{\circ} 18',_{8}$  N.  $11^{\circ} 24',_{9}$  E. et Fyr med En-Formørkelser hver  $5^s$ , *Ramsviksudd*. Flammens Højde: 35 m. Synsvidde: 17 Sm. Fyrepæl. Fyret, der skal blive Bagfyr til Fyret *Svensholmen*, vil lyse med fuld Lysstyrke c.  $4^{\circ}$  paa hver Side af Ledelinens Retning, c.  $87^{\circ}$ . Holdt overet vil de to Fyr i Pejling c.  $87^{\circ}$  lede klar mellem *Svarstjär* og de N.-lige Grunde ved *Fjølbrodden* og *Flatbonden* til Havs over *Malmöfjord*.

i) Fyret *Svensholmen* paa c.  $58^{\circ} 18',_{8}$  N.  $11^{\circ} 22',_{0}$  E. vil blive ændret til hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser hver  $2^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ . Flammens Højde: 15 m. Synsvidden bliver i Pejlingerne mellem c.  $75^{\circ}$  og c.  $97^{\circ}$ : 13 Sm for hvidt Lys, 10 Sm for rødt Lys og 8 Sm for grønt Lys, i øvrigt Pejlinger henholdsvis 10, 7 og 6 Sm.

Fyret vil lyse, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejll. fra c. $75^{\circ}$ til c. $85^{\circ}$ .   | 6. Rødt i Pejll. fra c. $100^{\circ}$ til c. $109^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - c. $85^{\circ}$ - c. $89^{\circ}$ .            | 7. Grønt i — - c. $142^{\circ}$ - c. $165^{\circ}$ .         |
| 3. Rødt i — - c. $89^{\circ}$ - c. $93\frac{1}{2}^{\circ}$ .  | 8. Hvidt i — - c. $165^{\circ}$ - c. $169^{\circ}$ .         |
| 4. Grønt i — - c. $93\frac{1}{2}^{\circ}$ - c. $97^{\circ}$ . | 9. Rødt i — - c. $169^{\circ}$ - c. $250^{\circ}$ .          |
| 5. Hvidt i — - c. $97^{\circ}$ - c. $100^{\circ}$ .           |  |

j) Paa Skæret *Vocksten* oprettes paa  $58^{\circ} 21',_{28}$  N.  $11^{\circ} 17',_{90}$  E. et Fyr, der vil vise hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Minut. Flammens Højde: c. 6 m. Synsvidde: 5 Sm for hvidt, 3 Sm for rødt og 2 Sm for grønt Lys. Fyrlanterne paa hvidt, fir-kantet Betonfundament. Fyret vil lyse, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Hvidt i Pejll. fra c. $88^{\circ}$ til c. $100^{\circ}$ . | 3. Grønt i Pejll. fra c. $248^{\circ}$ til c. $88^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - c. $100^{\circ}$ - c. $248^{\circ}$ .          |  |

k) Paa Braaddet, hvor *Kolebådan's* faste Sømærke er opsat, oprettes paa  $58^{\circ} 21',_{23}$  N.  $11^{\circ} 15',_{46}$  E. et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser hver  $2^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ . Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Betontaarn. Fyret vil lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra c. $0^{\circ}$ til c. $84^{\circ}$ . | 3. Rødt i Pejll. fra c. $90^{\circ}$ til c. $180^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - c. $84^{\circ}$ - c. $90^{\circ}$ .         | 4. Hvidt i — - c. $180^{\circ}$ - c. $360^{\circ}$ .        |

l) For at lette Passagen mellem *Kolebådan* Fyr og Kysten ved *Fisketången* opføres paa Fastlandet ved *Fisketången* Sydstrand lige overfor *Kolebådan* Fyr 2 hvide Vårder, der vil blive belyst om Natten.

m) Paa Lodsudkigsstationen ved *Smögen* oprettes et Fyr med En-Formørkelser hver  $5^s$ , *Smögen norra* Fyr. Flammens Højde: c. 35 m. Synsvidde: c. 17 Sm. Fyret, som skal blive Bagfyr til *Kolebådan* Fyr, vil lyse med fuld Lysstyrke c.  $4^{\circ}$  paa hver Side af Ledelinens Retning, c.  $280^{\circ}$ . Holdt overet vil de to Fyr i Pejling c.  $280^{\circ}$  lede klar i Sejllobet mellem *Kolebådan* og *Flåttarne* Fyrs SW.-lige hvide Vinkel.

n) Paa Varden *Pengeskärsbådan* oprettes paa  $58^{\circ} 20',_{88}$  N.  $11^{\circ} 13',_{26}$  E. et Fyr, der vil vise hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Minut. Flammens Højde: c. 6 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Taarn. Fyret vil lyse, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pejll. fra c. $233^{\circ}$ til c. $240^{\circ}$ . | 3. Rødt i Pejll. fra c. $258^{\circ}$ til c. $233^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - c. $240^{\circ}$ - c. $258^{\circ}$ .          |  |

(Kort Nr. 92.)

3207. Norge. Skagerrak. Tønsbergfjord. Sydostgrunnen. Lys- og Fløjtetønde udlagt.

(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)

En rødmalet Lys- og Fløjtetønde *Sydostgrunnen*, der viser hvidt Et-Blink c. hver  $15^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $13,5^s$ , er udlagt paa  $58^{\circ} 58' 59''$  N.  $10^{\circ} 19' 20''$  E., omtrent paa samme Plads som den S.-lige røde Tønde, som er inddraget.

Brændetid: Hele Aaret.

(Kort Nr. 92.)

- 3208. Norge. Randøysund. Kårehausene. Lys- og Fløjtetønde forandret.**  
(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Kårehausene* paa c.  $58^{\circ} 06'_{,3}$  N.  $8^{\circ} 13'_{,8}$  E. er forandret til at vise rødt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ .  
(Kort Nr. 92.)
- 3209. Norge. Randøysund. Kvåsefjord. Ytre Hausene. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**  
(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)  
Den røde Bøje med Stage paa  $58^{\circ} 04' 36''$  N.  $8^{\circ} 11' 40''$  E. er ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, *Ytre Hausene*, der viser hvidt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ .  
Brændetid: Hele Aaret.  
(Kort Nr. 92.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3210. Rusland. Hvide Hav. Rovnyaji. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 2283. London 1939.)  
Paa *Rovnyaji* gule, firkantede, pyramideformede Baake paa c.  $64^{\circ} 48'$  N.  $35^{\circ} 15'$  E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $\frac{1}{2}^s$ .
- 3211. Norge. Støttsundet. Skarvskjær. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)  
Paa  $66^{\circ} 55' 12''$  N.  $13^{\circ} 29' 12''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Skarvskjær* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde:  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:
- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra $153^{\circ}$ til $161^{\circ}$ . | 6. Hvidt i Pej. fra c. $239^{\circ}$ til $275^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $161^{\circ}$ - $169^{\circ}$ .         | 7. Grønt i — - $275^{\circ}$ til $319^{\circ}$ .         |
| 3. Grønt i — - $169^{\circ}$ - $179^{\circ}$ .        | 8. Hvidt i — - $319^{\circ}$ - $342^{\circ}$ .           |
| 4. Hvidt i — - $179^{\circ}$ - $187^{\circ}$ .        | 9. Rødt i — - $342^{\circ}$ - $41^{\circ}$ .             |
| 5. Rødt i — - $187^{\circ}$ - c. $239^{\circ}$ .      |  |
- Brændetid: 1. August—5. Maj.
- 3212. Norge. Hidra. Kringen NE. Siregrunnen. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**  
(K. f. T. Nr. 26. Oslo 1939.)  
En sortmalet Lys- og Fløjtetønde, *Siregrunnen*, er udlagt paa  $58^{\circ} 15' 30''$  N.  $6^{\circ} 23' 10''$  E.  
Brændetid: Hele Aaret.  
(Kort Nr. 92.)
- 3213. Frankrig. Dunkerque. Sømærke udlagt.**  
(A. a. N. Nr. 17R/2526. Paris 1939.)  
En sort Spidstønde med sort cylindrisk Topbetegnelse er udlagt paa  $51^{\circ} 01' 31''$  N.  $1^{\circ} 56' 31''$  E.
- 3214. England. Gunfleet. Fyr slukket. Taagesignal ude af Virksomhed. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 2449. London 1939.)  
1. Fyret paa c.  $51^{\circ} 46'$  N.  $1^{\circ} 20'$  E. er slukket og Taagesignalet ude af Virksomhed.  
2. *Gunfleet Spit* Tønde tæt SE. for (1) er ombyttet med en sortmalet Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink hver  $15^s$ .
- 3215. (T). Skotland. Firth of Forth. Trafikbestemmelser.**  
(N. t. M. Nr. 2360. London 1939.)  
Alle Skibe, der ankommer til *Firth of Forth*, skal passere indenfor en Afstand af  $2$  Sm fra *May Island* for at bevise deres Identitet og derefter fortsætte efter de givne Instrukser til Undersøgelsesskibet og Lodskutteren ud for *Elie Ness*.  
*May Island*: c.  $56^{\circ} 11'$  N.  $2^{\circ} 33'$  W.  
(Se Tillæg.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

3216. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Trafikforbud.  
(N. t. M. Nr. 2307. London 1939.)  
Det er forbudt alle Skibe for ind- eller udgaaende i *Plymouth Sound* at benytte det E.-lige Indløb.  
c. 50° 20' N. 4° 08' W.
3217. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Forbudt Ankerplads.  
(N. t. M. Nr. 2352. London 1939.)  
Ankring er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses, som følger:  
M o d S W.: En Linie fra Bølgebryder Fyret paa c. 50° 20' N. 4° 10' W. i Retningen 314° til *Picklecombe Point*.  
M o d N E.: En Linie fra et Punkt paa Bølgebryderfortet 0,38 Sm 91½° fra ovennævnte Fyr 0,29 Sm i Retningen 330°, derfra 0,3 Sm i Retningen 300° og derfra i Retningen 340° til Revne N. for *Redding Point*.
3218. England S.-Kyst. Falmouth Harbour. Forbudt Ankerplads frigivet.  
(N. t. M. Nr. 2351. London 1939.)  
Den forbudte Ankerplads, der i Kortet er angivet NW. for *St. Anthony* Fyr, er frigivet.  
*St. Anthony* Fyr: c. 50° 08' N. 5° 01' W.  
(Se Tillæg.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3219. Spanien NW.-Kyst. Puerto de Bayona Anduvning. Monte Ferro. Oplysning om Monuments Plads.  
(A. a. l. N. Nr. 20/450. San Fernando 1939.)  
Pladsen for det kendelige Monument paa Toppen af *Monte Ferro* er 42° 09' (14") N. 8° 50' (37") W.  
(E. f. S. Nr. 17/1265 1939.)
3220. Marokko. Rio Aureora Anduvning. Grund.  
(A. a. l. N. Nr. 20/452. San Fernando 1939.)  
En Grund med 8 m Vand er fundet paa 28° 53' (15") N. 10° 52' (45") W.
3221. Afrika W.-Kyst. Nigeria. Bonny Floden. Lystønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 2354. London 1939.)  
Lystønde No. 7 paa c. 4° 35' N. 7° 12' E. er forandret fra at vise grønt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>.
3222. Afrika W.-Kyst. Benguela. Salinas Point. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 2315. London 1939.)  
*Salinas Point* hvide, faste Fyr paa c. 12° 51' S. 12° 54' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 39 m. Synsvidde: 17 Sm. Firkantet Taarn.
3223. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Harwich Port. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 2324. London 1939.)  
*Witchmere* Havnefyr paa c. 41° 40' N. 70° 04' W. er nedlagt.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3224. Spanien E.-Kyst. Candia Havn. Vrag fjernet.  
(N. t. M. Nr. 2328. London 1939.)  
Vragene i *Candia* Havn er fjernet.  
c. 38° 59',5 N. 0° 09' W.  
(E. f. S. Nr. 21/1602 1939.)



- 3225. Baleariske Øer. Menorca. Puerto de Ciudalela. Lodstvang.**  
(N. f. s. Nr. 46/4309. Berlin 1939.)  
I *Puerto de Ciudalela* hersker Lodstvang.  
c. 40° 00' N. 3° 50' E.
- 3226. Frankrig. Marseille. Miner udlagt. Sejladsforskrift.**  
(A. a. N. Nr. 41/32. Genua 1939.)  
Miner og Undervandshindringer er udlagt paa *Marseille* Red. Ind- og udgaaende Skibe maa nøje følge de Anvisninger, der gives dem af Vagtstationen paa *Cap Janet*.  
c. 43° 20' N. 5° 20' E.
- 3227. Grækenland. Forbudte og overvaagede Omraader.**  
(B. a. Z. Nr. 231/2983. 's-Gravønhage 1939.)  
I *Avis aux Navigateurs No. 87 (29)*, udgivet af „*Le Service Hydrographique de la Marine, Athènes*“, er paa et større Antal Planer angivet de nu for Søfarten forbudte Omraader og de Omraader, som kontrolleres af den *græske* Marine.  
Skibe, der gaar i Fart paa *Grækenland*, maa forskaffe sig nøjagtige Oplysninger om de Pladser, de ønsker at anløbe.
- 3228. Tyrkiet. Marmarahavet. Izmit Bugt. Topçu Bugt. Grund.**  
(N. f. S. Nr. 40/4330. Berlin 1939.)  
En Klippegrund med 22 m Vand ligger paa 40° 42' 50" N. 29° 26' 36" E.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 3229. Persiske Bugt. Ras al Mutáf. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 2355. London 1939.)  
En Sandbanke, der næsten er tør ved Lavvande, ligger paa c. 27° 42' N. 51° 32' E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 3230. Danmark. Indskærpelse af Regler for Sejlads i den gravede Rende over Hals Barre.**  
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler under den 21. Oktober d. A.:  
Paa dertil given Foranledning indskærpes, at i Henhold til Bestemmelserne i Handelsministeriets Bekendtgørelse af 4. Januar 1929 angaaende Regler for Sejladsen gennem *Limfjorden* paa Strækningen imellem *Kattegat* og *Aalborg* gælder den i § 7 a i Bekendtgørelse af 29. Juli 1927 angaaende særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand omhandlede Bestemmelse om udgaaende Skibes Fortrinsret i den gravede Rende over *Hals Barre*, og at et Skib, der er for indgaaende, derfor ubetinget bør vente, naar et større Skib, der fører Vigesignal saaledes som foreskrevet i § 6 i fornævnte Bekendtgørelse af 29. Juli 1927, er for udgaaende i Renden.  
(Danske Lods II, Side 92.)
- 3231. Chile. Cirkulære vedrørende Overholdelsen af Neutralitetsbestemmelserne.**  
Gennem Udenrigsministeriet har man fra det kgl. *danske* Gesandtskab i *Santiago de Chile* modtaget Underretning om, at der ved et i den *chilenske* Presse offentliggjort Cirkulære af 3. Oktober fra Generaldirektoratet for den *chilenske* Flaade til Havnemyndighederne i Anledning af Krigen i *Europa* er givet disse nærmere Instruktioner om Overholdelsen af Neutralitetsbestemmelser vedrørende Skibsfarten paa *Chile*. Af Cirkulærets Indhold fremhæves følgende Bestemmelser:  
1) Alle Skibe i *chilenske* Havne og Farvande er underkastet Søfartsmyndighedernes Kontrol, og disse kan til enhver Tid forlange Adgang til Inspektion af Skibenes Last, Passagerer og Dokumenter. Et Skib i Havn ekspederes kun for Afsejling efter at have præsteret et komplet Manifest.

- 2) Myndighederne vil ikke kunne ekspedere et Handelsskib, som forandrer sin Egenskab af saadant, hvilket kan konstateres ved a) Ændringer i Anbringelsen af Kanoner eller i dets Apterling, som sætter det i krigsdygtig Stand, b) Ombordtagning af Krigsmateriale, saasom Kanoner, Ammunition eller andre Vaaben, og c) at Skibene kun tager Passagerer ombord i det Omfang, dets normale Apterling tillader.
- 3) Foruden de sædvanlige Papirer for Afsejling forlanger Søfartsmyndighederne en skriftlig Erklæring om Skibets Karakter fra den udenlandske konsulære Repræsentation, som viserer Skibets Dokumenter. Saafremt Skibet er i udenlandske Flaadefdelingers Tjeneste, maa det forlade Havnen inden 24 Timer fra sin Ankomst.
- 4) De *chilenske* Radiotelegrafstationer transmitterer ingen Telegrammer, som indeholder Instruksler vedrørende krigsførende Magters Krigsskibe, disses Positioner eller Bevægelser, medmindre det drejer sig om cifrede Meddelelser til eller afsendt af kompetente *chilenske* Myndigheder.  
Kommunikationer med krigsførende Magters Skibe begrænses til saadanne, som vedrører Anmodning om Hjælp og Skibsfartens Sikkerhed iøvrigt.
- 5) Ethvert udenlandsk Handelsskib, der forankrer i *chilensk* Farvand, maa afbryde enhver Forbindelse med andre bevæbnede Skibe og aflukke og forsegle Døre og Vinduer i Senderrummet. Meddelelse herom maa af Skibet meddeles de respektive Myndigheder.
- 6) Udenlandske Handelsskibe kan kun forsynes med Bunkerkul eller -olie i det Omfang, som svarer til Skibenes normale Bunkerkapacitet. Saafremt et udenlandsk Handelsskib staar for en direkte Rejse til dets Hjemland, og dets Rederi kan præstere tilfredsstillende Garanti herfor, vil det kunne forsynes med det nødvendige Brændsel til saadan en Rejse.
- 7) Saafremt Neutralitetsbestemmelserne ikke overholdes af et Skib, vil hverken dette eller andre Skibe, der tilhører det samme Rederi, blive forsynet med Brændsel.  
Den *chilenske* Regering forbeholder sig i alle Tilfælde Ret til at begrænse Brændselsforsyningerne.

### 3232. Finland S.-Kyst. Miner udlagt. Sejladforskrifter. Advarsel.

Det herværende *finske* Gesandtskab har i en Note af 25. Oktober 1939 meddelt Udenrigsministeriet, at de *finske* territoriale Farvande mellem 21° 20' E. og 29° 02' E. (c. 1 Sm W. for *Utö—Seivästö*) er farlige for Sejlad paa Grund af udlagte Miner, med Undtagelse af følgende Adgangsveje:

*Hestö—Busö*, W. for *Stor Gadden*,  
*Harmaja*.  
*Orrengrund*.

Skibe, bestemt til *finske* Havne ad ovennævnte Veje, skal tage Lods ved *Hästö—Busö*, ved *Helsingfors* Fyrskib eller ved *Orrengrund*.

Under Nærmelse til Lodsstationerne og i en Afstand af mindst 3 Sm fra Grænsen for *finske* indre Farvande, skal Skibene efterkomme følgende Bestemmelser:

1. Nationsflaget skal være hejst.
2. Kendingssignalet skal være hejst om Dagen.
3. Skibslysene skal være tændt om Natten.
4. Om Dagen kan Lods tilkaldes ved Hjælp af internationalt Signalfag *G* og som Natten ved Morsesignalet *PT*.
5. Lodsstationen tilkendegiver ved internationalt Signal, om Skibet vil blive lodset straks, eller om det skal vente. Indtil Lodsens Ankomst skal Skibene forblive udenfor *finsk* territorielt Farvand.

Skibe, der besejler den *finske* Bugt eller Farvandet N. for *Østersøen*, bør, i egen Interesse, efterkomme de Instruktioner, der modtages af Vagtskibene.

### 3233. Finland. Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor finsk Soterritorium.

(U. f. s. Nr. 28/889. Helsingfors 1939.)

Det *finske* Forsvarsministerium kundgør:

Alle Fartøjer skal, saa længe Neutralitetsforanstaltningerne er i Kraft, indtil videre iagttage følgende Bestemmelser i *finske* Farvande:

1. Ethvert Fartøj skal føre Nationsflaget for den Stat, hvortil det efter Nationalitetscertifikatet hører. Flaget og de paa Fartøjets Sider malede Neutralitetskendingsmærker

skal være overensstemmende. Udenlandske Fartøjer maa ikke anvende *finske* Nationalitetsmærker.

2. Fartøjer skal under Gang føre Nationsflaget til alle Tider af Døgnen.

3. Fartøj, som ligger til Ankers eller er fortøjet, skal hejse Nationsflaget, naar et *finsk* Orlogs- eller Vagtsfartøj kommer i Sigte eller ankommer til Ankerpladsen eller Havnen. Flaget kan nedhales, naar Orlogs- eller Vagtsfartøjet har passeret Fartøjet, er ankrat eller fortøjet.

4. I *Helsingfors, Ekenäs, Åbo, Rauma, Kaskö* og *Gamla Karleby* Havne samt *Lappvik* Lasteplads skal Nationsflaget altid være hejst paa udrustede Fartøjer.

5. Bliver et Fartøj præjet af Bevogtningsfartøj, Vagtpost eller fra Fort, skal det øjeblikkeligt stoppe ved at slaa Bak paa Maskinen og skal, saafremt Farvandet tillader det, dreje mere end 90° af fra Kursen for tydeligt at vise, at Præjningen er opfattet og bliver adlydt. I snævre Farvande, hvor Manøvrering er vanskelig, og hvor det ikke er tilraadeligt at være let med stoppet Maskine, bør præjede Fartøjer ankre op. Et præjet Fartøj maa ikke fortsætte Rejsen, før Tilladelse dertil er givet af den præjende Myndighed.

Som Præjesignal anvendes Signalet *K* („Stands Farten øjeblikkelig“), som afgives med Signalfag, Blink eller Lydsignal.

6. Orlogsfartøjer, Bevogtningsfartøjer eller Forsvarsvæsnets Bevogtningsenheder er berettiget til at visitere Handelsfartøjer, deres Last og Passagerer. For at denne Undersøgelse kan udføres saa hurtigt som muligt, skal Føreren af Fartøjet, der skal undersøges, give den, der leder Visiteringen, alle ønskede Oplysninger samt yde al fornøden Hjælp. At modsætte sig Undersøgelse kan medføre Fartøjets Opbringelse.

Den, der udfører Visiteringen, har Ret til at gøre behørig Bemærkning om denne i det undersøgte Fartøjs Skibsjournal.

Naar Rejsen fortsættes, skal Fartøjets Fører adlyde de af vedkommende Myndigheder givne Instrukser.

7. Et Fartøj, der har *finsk* Lods om Bord, skal have Signalfaget *H* („Jeg har Lods om Bord“) hejst.

8. Det er i *finsk* Omraade forbudt at fotografere Forsvarsforanstaltninger, at tegne Kortskizzer samt at tage Lodskud udover, hvad der er nødvendigt for Skibets Sikkerhed. Fartøjets Fører er ansvarlig for, at disse Bestemmelser adlydes. Brug af Kikkerter er forbudt Passagerer og øvrige Personer om Bord, der ikke deltager i Fartøjets Navigering.

9. Det er forbudt at anvende Radio undtagen i Tilfælde af Søulykke, eller naar der skal sendes Meddelelser til offentlige eller Forsvarsmagten underlagte Radiostationer i *Finland*. For øvrigt skal ved Anvendelse af Radio iagttages de Bestemmelser, som særskilt gives af vedkommende Myndigheder.

10. Ethvert Fartøj skal træffe Foranstaltninger til, efter modtaget Opfordring, at kunne neddæmpe Side-, Top- samt Ankerlanterners Lysevne til højst 1 Sm samt Foranstaltninger til, at Fartøjet om fornødent hurtigt kan helt mørkelægges.

### 3234. Frankrig og Kolonier. Adgangsbestemmelser.

(N. t. M. Nr. 2284. London 1939.)

Opmærksomheden henledes paa de Bestemmelser, der gælder for Anduvningen af og Opholdet i Havne og paa Ankerpladser i *Frankrig* og *Kolonier*.

*Oran* og *Casablanca* er føjet til Listen over Krigshavne, som det er forbudt at anduved indenfor Territorialgrænsen uden særlig Tilladelse.

Grænserne for det forbudte Omraade omkring *Oran* er Meridianerne gennem *Cape Falcon* (c. 35° 46' N. 0° 48' W.) og *Cape de Aiguille* (c. 35° 53' N. 0° 29' W.).

Grænserne for det forbudte Omraade omkring *Casablanca* er Meridianerne 7° 42' W. og 7° 33' W.

### 3235. Italien og Kolonier. Forbudte Havne.

(A. a. N. Nr. 40/11. Genua 1939.)

Fri Adgang til nedennævnte Havne er forbudt.

Skibe, der ønsker Adgang til en af Havnene, skal mindst 24 Timer forud anmode Havnemyndighederne om Tilladelse dertil.

Undladelse af at følge nævnte Fremgangsmaade vil ufravigelig forsinke en eventuel Tilladelse og dermed ogsaa Adgangen til Havnen.

<i>La Spezia.</i>	<i>Porto Empedocle.</i>	<i>Saseno.</i>
<i>Isola d'Elba.</i>	<i>Pozzuoli.</i>	<i>Valona.</i>
Kysten omkring <i>Cagliari.</i>	<i>Castellammara di Stabia.</i>	<i>Tobruch.</i>
Kysten omkring <i>Trapani</i> og <i>Egadi.</i>	<i>Miseno.</i>	<i>Massava.</i>
Kysten omkring <i>Lero.</i>	<i>Taranto.</i>	<i>Chisimaio.</i>
<i>La Maddalena.</i>	<i>Brindisi.</i>	<i>Porto Edda.</i>
<i>Messina.</i>	<i>Crotone.</i>	<i>(Santi Quaranta).</i>
<i>Augusta.</i>	<i>Pola.</i>	<i>Porto Bardia.</i>

### 3236. Italien. Oplysning om Korrespondance over italienske Kyststationer.

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Indskrænkninger vedrørende Korrespondancen over *italienske* Kyststationer og med *italienske* Skibe er ophævet.

(E. f. S. Nr. 45/2979 1939.)

### 3237. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.

(U. f. s. Nr. 46/2887. Stockholm 1939.)

I Kundgørelser af 26. September 1938 (*Svensk Författningssamling* Nr. 591 og 6. September 1939 (*Svensk Författningssamling* Nr. 662) har Hans Majestæt Kongen udfærdiget Forskrifter angaaende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand under visse ekstraordinære Forhold.

Gennem Hans Majestæt Kongens Kundgørelse af 21. Oktober 1939 (*Svensk Författningssamling* Nr. 774) er forordnet, at Bestemmelserne i §§ 3—8 finder Anvendelse indtil videre fra og med den 24. Oktober 1939.

#### § 3.

Ethvert Dæksfartøj, skal Døgnet rundt have Nationsflaget hejst under Gang, ligesaa indenfor det i § 11—§ 15 nævnte Omraade, samt naar det ligger til Ankers eller for-  
tøjet, hvis Besætning er paamønstret.

Fartøj, som er udrustet med Radiomodtager til Modtagelse af Signaler paa international Frekvens 500 kc/s (600 m) og ikke befinder sig paa *svensk* Havneomraade, skal, naar Flyvemaskine er inden for Synsvidde, iværksætte Lytning paa ovennævnte Frekvens.

#### § 4.

1. Prajes et Fartøj af Fartøj eller Flyvemaskine tilhørende Krigsmagten, eller fra Befæstning eller Post i Land, skal Føreren af det prajede Fartøj straks stoppe, om nødvendigt ankre, og maa ikke fortsætte Rejsen før Tilladelse fra den prajende er givet. Dersom Farvandet og Omstændighederne iøvrigt tillader det, bør Føreren samtidig lade Fartøjet gire ud af Kurs for tydeligere at vise, at Prajningen er forstaaet og adlydes.

Føreren er pligtig at besvare Signaler og mundtlige Henvendelser fra den prajende. Ved Besvarelse af Signaler maa Føreren ikke benytte Radio, da Forbud mod Radiosignaler er udstedt i anden Sammenhæng.

2. *Prajning fra Fartøj, Befæstning eller lign. i Land* sker ved Afgivelse af internationalt Signal *WZ* med Signalfag, Signallanterne, Projektør, Dampfløjte eller Sirene.

Om fornødent efterfølges Prajesignalet af et eller flere Varselskud (løse Kanon- eller Geværskud eller skarpe Skud, der vander nær det prajede Fartøj) eller ogsaa en lang Fløjte- eller Sirenetone, sidstnævnte dog ikke naar Prajesignalet er afgivet ved Lyssignalering. Om fornødent anvendes to eller flere af disse Prajningsmetoder samtidig.

3. *Prajning fra Flyvemaskine* sker, ved Afgivelse af internationalt Radiosignal EHNEK paa international Frekvens 500 kc/s (600 m),

ved Afgivelse af internationalt Signal *WZ* med Signallanterne eller ved skriftligt Prajeordre, affattet paa *svensk*, *engelsk* og *tysk*, som i Rapporthylstre nedkastes til Fartøjet.

Om fornødent efterfølges Prajesignalet (-ordren) af Varselsskud (skarpe Maskingeværskud) eller Prajebomber, som nedkastes ved Siden af det prajede Fartøj.

Om fornødent anvendes en eller flere af disse Metoder samtidigt.

Efter at Prajesignalet (-ordren) er afgivet og adlydt, meddeles yderligere Ordre til Fartøjet enten pr. Radio paa internationalt Frekvens 500 kc/s (600 m) eller med Rapport-hylster. Saadan Ordre affattes i første Tilfælde ved Hjælp af Signaler fra den internationale Signalbog og i det sidste Tilfælde paa *svensk, engelsk og tysk*.

## § 5.

Skibsførere er pligtig at lade deres Fartøj underkaste Visitering af behørig civil eller militær Myndighed.

Ved Visiteringen paaligger det Skibsføreren at medvirke til at lette ved Forretningens Foretagelse, samt give forlangte Oplysninger om Fartøjet og dets Rejse.

Visiteringen kan af Undersøgeren indskrænkes til at omfatte Eftersyn af Passerseddel, paa hvilken Visiteringen da paategnes. Underkastes Fartøjet desuden Undersøgelse af Skibspapirerne eller Skibsvisitering, skal Undersøgeren give Skibsføreren en Visiter-seddel eller notere Visiteringen i Skibsdagbogen.

## § 6.

1. Ved Sejlads gennem Minefarvand, skal Hjælp af Statslods eller Minelods anvendes. Dog maa et Fartøj, efter indhentet Tilladelse, paa egen Risiko, uden Lods følger efter et af Krigsmagtens eller Lodsvæsenets Skibe eller efter et andet Fartøj, der har behørig Lods om Bord.

2. Naar Fartøjer, som nævnt ovenfor, følger efter andet Fartøj, skal de holde den mindst mulige Afstand til dette og nøje følge dets Vej, samt give Agt paa dets Fart-signaler. Disse Signaler, som afgives om Dagen med Svingflag, saakaldte Semaforflag, og i Mørke og Taage ved Fløjte, Sirene, Taagehorn eller andet Lydapparat, er

*om Dagen:*

for „Frem“: Flaget holdes med udstrakt Arm vandret.

for „Stop“: Flaget holdes med opstrakt Arm opad og svinges til begge Sider.

for „Bak“: Flaget holdes med vandret, udstrakt Arm lodret nedad.

*i Mørke eller Taage:*

for „Frem“: Signalerne „Sluttegn“, „C“ (— — — — — — — — — —)

for „Stop“: Signalerne „Sluttegn“, „H“ (— — — — — — — — — —)

for „Bak“: Signalet „S“ (— — —)

Til Tegn paa at Signalet er forstaaet, afgives samme Signal fra det efterfølgende Skib.

## § 7.

Skibsføreren skal tilse at Fotografering, Skitsering, Opmaaling eller andet, som er eller kan lede til Udforskning af Rigets Forsvarsværker, ikke foretages af en paa Fartøjet beskæftiget eller paa anden Maade medfølgende Person, samt at der ikke foretages anden Lodning og Opmaaling af Farvand end uundgaaeligt for at sikre Fartøjets Sejlads.

Skibsføreren skal tage Fotografiapparater, Maaleinstrumenter, Radioapparater, Kikkerter og andet, som kan benyttes til Spionage, i Forvaring i den Tid, hvor Spionage er mulig.

## § 8.

Det er Skibsføreren paalagt nøje at følge de af Telegrafvæsenet udfærdigede særskilte Forskrifter angaaende Benyttelse af Fartøjets Radioanlæg.

Anm.: De i § 3 omhandlede § 11—§ 15 lyder som følger:

## § 11.

1. *Stockholms* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand udgør forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallelens gennem *Simpnäs* Klubbs Fyr og Linien *Landsorts* Fyr — Fastlandets søndre Odde ved *Källvik* (øst *Träven*).

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktsschefen i *Stockholm*.

## § 12.

1. *Karlskrona* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand er forbudt Omraade, der strækker sig mellem Meridianen gennem *Torhamns Udde* og Meridianen 15° 9' E.

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktsschefen i *Karlskrona*.

## § 13.

1. *Goteborg* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand udgør et forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Bækskärs* Baake og Breddeparallellen gennem *Tistlarnes* Fyr.

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Goteborg*.

## § 14.

1. *Svensk* Kystfarvand ved *Angermanelvens* Munding udgør et forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Högbondens* Fyr og Breddeparallellen gennem *Härnös* Sydodde.

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Härnösand*.

## § 15.

1. *Svensk* Kystfarvand ved *Gottlands* nordøstlige Del udgør forbudt Omraade, som strækker sig fra Meridianen gennem *Hallshuks* Fyr rundt *Fårö* til Breddeparallellen gennem *Magö* Fyr (sydøst *Slite*).

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Visby*.

## § 15 a.

Tilladelse til at besejle mere end eet af de i § 11—§ 15 nævnte Omraader maa gives af Chefen for Marinen.

## 3238. Tyskland. Nordsøen. Marinesignalstationer. Visning af Kendingssignal.

(N. f. S. Nr. 45/4267. Berlin 1939.)

I *Nordsøen* findes følgende *tyske* Marinesignalstationer:

<i>Emden.</i>	<i>Schillig.</i>	<i>Brunsbüttel.</i>
<i>Borkum.</i>	<i>Wilhelmshaven III Einf.</i>	<i>Anrum.</i>
<i>Norderney.</i>	<i>Bremerhaven.</i>	<i>Hörnum.</i>
<i>Wangerooge.</i>	<i>Cuxhaven.</i>	<i>Westellenbogen.</i>
<i>Helgoland.</i>	<i>Altenbruch.</i>	<i>List.</i>

Alle Dampskibe, der passerer ovennævnte Signalstationer indenfor Signalafstand, skal sætte deres Kendingssignal.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

## 3239. (T). Danmark. Bornholm. Salthammer Rev. Sømærke forsvundet.

Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Salthammer Rev*, paa  $55^{\circ} 02'$  ( $12''$ ) N.  $15^{\circ} 09'$  ( $13''$ ) E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 3240. Holland. Noord Hinder Fyrskib. Oplysning om Plads.

(B. a. Z. Nr. 247/3205. 's-Gravenhage 1939.)

E. f. S. Nr. 46/3016 1939 annulleres og erstattes med:

Det midlertidige Fyrskib *Noord Hinder's* Plads er  $51^{\circ} 54' 50''$  N.  $2^{\circ} 37' 20''$  E., c. 2 Sm W. for den tidligere opgivne Plads.

(Kort Nr. 91.)

**3241. Belgien. Oplysning om Lodstjeneste.**

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende, den 27. Oktober 1939.)

E. f. S. Nr. 45/2987 1939 annulleres og erstattes med:

Den belgiske Lodstjeneste for Skibe bestemt til en belgisk Havn ved *Schelde* (*Antwerpen, Gent* og nærliggende belgiske Havne) samt for Skibe, der vil anløbe *Vlissingen* for Ordre eller Bunkers, er for Tiden ordnet, som følger:

**A. *Wielingen* Farvand.**

Et Lodsfartøj er stationeret i Nærheden af Lys- og Fløjtetønden „*Wandelaar*“.  
(Lodsfartøjet afgiver tillige Lodser for Havnene *Zeebrügge* og *Ostende*).

**B. *Oostgat* Farvand.**

Et Lodsfartøj er stationeret mellem *Oostgat* Ydertønde og *Middensteenbank* Tønde.

**3242. (T). England. Inner Dowsing Fyrskib E. f. S. Vrag.**

(B. a. Z. Nr. 249/3219. 's-Gravenhage 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 53° 19' N. 0° 39',<sub>5</sub> E. Vraget er synligt over Vandet.

**3243. (T). England. Humber Munding NE. Vrag.**

(B. a. Z. Nr. 252/3262. 's-Gravenhage 1939.)

Et Vrag, hvorfra Masterne rager over Vandet, ligger sunket paa c. 53° 43' N. 0° 16',<sub>5</sub> E., c. 10 Sm 344° fra *Humber* Fyrskib.

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

**3244. England S.-Kyst. Weymouth Anduvning. Farligt Omraade.**

(B. a. Z. Nr. 249/3220. 's-Gravenhage 1939.)

E. f. S. Nr. 44/2899 og 48/3130 1939 annulleres og erstattes med:

Paa Grund af udlagte Miner ved Anduvningen til *Weymouth* maa et Omraade, der begrænses af Breddeparallelernerne 50° 34' N. og 50° 26' N. samt Meridianerne 2° 25',<sub>8</sub> W. og 2° 14',<sub>6</sub> W., anses for farligt. Den Del af et cirkelformet Omraade med en Radius af 3 Sm og Centrum 4 Sm 90° fra *Shambles* Fyrskib, som falder udenfor forannævnte Omraade, maa ligeledes anses for farligt.

## Ekstra Tillæg.

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

**3245. Danmark. Sundet. Drogden. Vrag uskadelliggjort. Vragafmærkning inddraget.**

Vraget af den svenske Damper *Artemis*, der ligger sunket c. 75 m NE. for Lystønde „*C*“, som er beliggende paa 55° 33' (14") N. 12° 42' (48") E., ved den gravede Rendes E.-Side. ud for *Quartusgrund* er nedsprængt til en mindste Dybde af 6,<sub>9</sub> m. Den udlagte Vragafmærkning er inddraget. En Klodsboje er fastgjort i Vragets Stævn.

(E. f. S. Nr. 1/20 1939. Kort Nr. 133, 132 og 130.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG GRAPE-TONIC**

Forsikrings-Actieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**  
Stiftet 1899  
Aktiekapital 8 Millioner Krone  
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING  
SØ og TRANSPORTFORSIKRING  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9516 Telgr. Adr. Reassurance

NEW EDITION

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian Shipowners, Coal Importers and Various Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**Dansk Stevedore Forenings Medlemmer**

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



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.  
»Maritime«

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Statstelefon Nr. 7

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Telefon Nr. 108, 408 &amp; 618

## NØRRESUNDBY

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telgr.-Adr.  
»Lauritzen«Telefon: 3  
» 822**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAAGT 1878)

**FREDERICIA**Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Bea Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raask-Petersen, statsant.

H. C. Friis

TELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: „HOPPE“

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 45

TORS DAG 9. NOVEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SITUATIONEN

Selvom Situationen i Øjeblikket saa langt fra har afklaret sig — først og fremmest som Følge af Sovjetruslands Stilling — har de sidste Dages Begivenheder dog forrykket hele Forholdet væsentligt. Ophevelsen af det amerikanske Forbud mod Salg af Vaaben til de krigsførende Lande har med et Slag ændret ikke blot den politiske Situation, men har ogsaa faaet overordentlig stor Betydning for Skibsfarten.

Den amerikanske Handelsflaade flyttes bort fra alle Farezoner og vil nu være udelukkende henvist til de Markeder, som Amerika i Fred og Ro kan pleje, mens Englands og Frankrigs Handelsskibe transporterer Krigsmateriel i store Mængder til de allierede Havne i Europa og Tyskerne ligger og venter paa en Lejlighed til at torpedere Skibene. Det er vel Situationen i en Nøddeskal — den inest afgørende Begivenhed i en Krig, hvor man ellers synes at være holdt op at kæmpe.

### »CANADA«

Et af Danmarks smukkeste Skibe maa anses for at være gaaet tabt. Krigen har krævet Ø.K.'s nye Motorskib »Canada« som er sunket paa lavt Vand uden for den engelske Kyst.

»Canada«, der sidst var stærkt omtalt, da det førte Kronprinsparret til San Francisco, hvorfra Amerikaturen udgik, førtes af Kaptajn C. Knudsen, der hører til vore kendteste og solideste Skibsførere. Om Aarsagen til Forliset nævnes, at »Canada« er stødt paa en Mine. Det er muligt, der er enkelte uopklarede Punkter endnu, men saa meget staar i alt Fald — heldigvis — fast, at den 64 Mand store Besætning er blevet reddet.

Vi har ved gentagne Lejligheder omtalt det smukke Skib og skal her blot gengive de rent faktiske Oplysninger:

Motorskibet »Canada« var det nyeste og største af de tre specielle Skibe, som Det Østasiatiske Kompagni har ladet bygge til Pacifiserulen. Det var bygget 1935 ved Nakskov Skibsværft og var paa 11.108 BRT.

»Canada« var paa Hjemrejse til København med Last, bl. a. et Parti Sojabønner, men Skibet havde ingen Passagerer om Bord.

Om selve Ulykken oplyses, at da »Canada« Lørdag Morgen Kl. 4,30 befandt sig ca. 1½ Sømil ud for den engelske Kyst, indtraf der pludselig en voldsom Eksplosion, der rystede Skibet fra For til Agter, og Vandet strømmede ind gennem et stort Hul ud for Luge Nr. 2. 53 Mand af Besætningen inklusive fem Kvinder gik straks i Baade, mens Kaptajn Knudsen og de resterende 10 Mand forblev om Bord. S. O. S.-Signalerne blev opfanget paa Kysten, og der gik fem Slæbebaade ud til »Canada«. Det viste sig imidlertid umuligt at bjerge Skibet, og Lørdag Aften maatte Kaptajnen, 1. Mester og de ni af Mandskabet gaa fra Borde. De bragtes i Land i en af Bjærgningsbaadene, overladende »Canada« til sin Skæbne. Skibet ligger paa 8-9 Favne Vand. Et engelsk Bjærgningsselskab har i Løbet af Søndagen været paa Stedet for at tage et Skøn over Muligheden for at bjerge »Canada«, men dette synes foreløbigt ganske udelukket. Eksperten fra det engelske Admiraltet og andre Bjærgningseksperten har foretaget nye Undersøgelser for, om muligt, at opklare Aarsagen til Katastrofen.

### »CITY OF FLINT«

»City of Flint«, det meget omtalte amerikanske Skib, som var blevet kapret af Tyskerne, ført til Rusland og siden videre til norsk Farvand igen, har nu

oplevet et nyt Kapitel i sin spændende Tilværelse. I Norge er det tyske Prisemandskab blevet interneret og Skibet tilbagegivet sin amerikanske Besætning.

Man ser, hvor let et neutralt Land kan blive blandet ind i Krigens Vanskeligheder. Norge har selvfølgelig kun gjort, hvad det i Henhold til strenge Neutralitetsforskrifter maa gøre, men alligevel medfører det skarp Protest fra den ene Side og Jubel fra den anden. »City of Flint« kan næsten blive et Skoleeksempel paa Vanskelighederne ved at være neutral, og man kan altsaa roligt gaa ud fra, at selv om man blot holder sig strengt til Neutralitetsforskrifterne og skærer alle andre Hensyn bort, og navnlig skærer gennem al den Propaganda, der øves fra begge Sider — og ikke mindst fra den Side, der hedder Sovjetrusland — ja, saa bliver det alligevel til skarp Protest og Udtalelser om usædvanlig uvenlig Handling fra den ene Part og modigt gjort, rigtigt gjort fra den anden. Det gælder unægtelig at holde Hovedet klart i Tider som disse. Og det nytter jo ikke engang at man siger, at man hverken ønsker Tak eller Bebrejdelse, fordi man gør det rigtige, blot retter sig efter Forskrifterne.

## DEN BRITISKE KONTRABANDE-KONTROL

Gennem Udenrigsministeriet har Handelsministeriet modtaget et Memorandum vedrørende den britiske Kontrabandekontrol. Det paagældende Memorandum er i Oversættelse saalydende:

»Kontrabandekontrollen har nu været i Virksomhed i omtrent en Maaned. Den britiske Regering gennemfører sin tidligere tilkendegivne Hensigt, nemlig fuldtud at udøve den den som krigsførende Magt tilkommende Ret til at foretage Undersøgelser af Skibe. Denne Ret er i nøje Overensstemmelse med Folkeretten. Udøvelsen af disse Rettigheder vil uundgaeligt give Anledning til Misforstaaelser og Gnidninger, og den britiske Regering heklager det Ophold, som denne Udøvelse uundgaeligt medfører for neutrale Skibe. Disse Ophold vil naturligt blive særlig lange i Begyndelsen. Senere haaber man, at mange af Vanskelighederne vil blive fjernet, naar de Handelsoverenskomster, om hvilke der forhandles med de forskellige Regeringer, er afsluttet. Særlig vil »Navicert Systemet«, naar dette indføres, efter den britiske Regerings Mening forebygge mange Ophold.

2. Man ønsker imidlertid at angive et Par Maader, ved hvilke det — bortset fra ovenomtalte omfattende og generelle Overenskomster — vil være muligt i høj Grad at forkorte Opholdene. Ladninger til Ordre medfører uundgaeligt Ophold. Man er vidende om, at denne Forsendelsesmaade er meget anvendt og meget bekvem under normale Forhold. Det er imidlertid meget vigtigt, at Ladninger til Ordre under de nuværende Forhold holdes indenfor de snævrere mulige Grænser.

3. Afskihninger til en Bank frembyder Vanskeligheder, idet Banken naturligvis ikke er den virkelige Ladningsmodtager. Den britiske Regering er klar over, at det fra et forretningsmæssigt Synspunkt kan være af Vigtighed til Beskyttelse for Banker, at den Art Afskihninger fortsættes. Regeringen indfører derfor, i Forstaaelse med de interesserede, et System, hvorved Afskihninger til en Bank kan fortsættes; men Konossementet maa i saa Fald forsynes med Paategningen »Notify A.B.», idet A.B. selvfølgelig er den virkelige Ladningsmodtager. Selvfølgelig vil der ikke blive givet saadanne Afskihninger særlige Lettelser, men paa den anden Side vil de ikke blive udsat for særlige Ulemper, fordi Varepartiet er konsigneret til en Bank, naar blot den virkelige Modtagers Navn er angivet paa ovennævnte Maade.

4. I mange Tilfælde, hvor Skibe afgaar fra fjerntliggende Havne til europæiske Bestemmelsessteder, er det muligt pr. Luftpost eller paa anden Maade forud at sende en Afskrift af Skibets Manifest, eller i det mindste af den Del af Manifestet, der omhandler Afskihninger til Havne udenfor Det forenede Kongerige. Naar Ministeriet for økonomisk Krigsførelse modtager en saadan Afskrift, vil det

være muligt for dette forud at foranstalte Undersøgelser og endog undertiden at have disse afsluttede før Skibets Ankomst. I saa Tilfælde vilde det være muligt for Skibet at fortsætte sin Rejse, saasnart Manifestet er kontrolleret, og Skibet vil da være i Stand til at forlade Kontrabandekontrolraadet med mindst mulig Forsinkelse.

5. I nogle Tilfælde har Rederierne kunnet afgive Erklæring om, at de i Bestemmeshavnen vil undlade at udlevere saadanne Varepartier, med Hensyn til hvilke Kontrabandemyndighederne maatte ønske at anstille Undersøgelser, og at de vil tilbagesende til Det forenede Kongerige de Varepartier, som Kontrabandemyndighederne, efter at have foretaget de paagældende Undersøgelser, maatte ønske at beslaglægge. Erfaringsmæssigt spares der en hel Del Tid og Besvær ved en Ordning af denne Art, men man er vidende om, at Retsforholdene i den udenlandske Havn vil kunne gøre det vanskeligt for Rederierne at paalage sig en saadan Forpligtelse eller, hvis de paalager sig den, da at opfylde den.

6. Man vil ofte opnaa mindre Forsinkelse, saafremt det var muligt for Ladningsmodtagerne forud at lade Ministeriet for økonomisk Krigsførelse tilgaa en Garanti for, at de Varepartier, der forventes, ikke vil blive eksporterede, idet saadanne Garantier kan afgives enten af dem selv eller paa deres Vegne af deres Regeringer.

7. I det hele taget forventes det, at Rederierne bedst vil kunne yde deres Bistand til at nedsætte Forsinkelserne ved at sende Manifest forud, saaledes som nærmere i Stk. 4 omhandlet, samt ved at afgive den i Stk. 6 omhandlede Garanti.

Ministeren for økonomisk Krigsførelse meddeler videre, at den britiske Kontrabandekontrol i de første 8 Uger af Krigen har beslaglagt over 400,000 Tons Kontrabande. Siden Krigen Begyndelse er der bleven tilbageholdt 87,500 Ts. Petroleumprodukter, deriblandt 12 Million Gallons Petroleum. Langt Størstedelen af de tilbageholdte Varer bestod af Materialer, der direkte kan anvendes til militært Brug. Der er bleven tilbageholdt 385,000 Tons Manganmalm, 21,500 Tons Malm, 21,500 Tons Aluminium og Bauxit. I de sidste 14 Dage er følgende bleven tilbageholdt: 7500 Tons Kobber og Kobbermalm, 11,000 Tons Smørelie, 10,600 Tons Oliefrø.

Indtil den 12. Oktober havde Franskmændene beslaglagt 150,000 Tons Kontrabande.

Med Hensyn til den Gruppe af Kontrabandestoffer, der omfatter Gødningstoffer, Fedtstoffer og Kreaturfoder, maa det fremhæves, at disse Varer alle kan bruges paa forskellige Stadier til Produktion af Glycerin, der er Basis for Sprængstoffet Nitroglycerin. En anden Gruppe af Materialer, som bruges til Fremstilling af Varer til Krigsformaal, omfatter Fibrer, Jute, Uld, Bomuld, Huder og Skind. Bomuld bruges navnlig til Fremstilling af Skydehomuld eller Nitrocellulose. Naar Tyskland mangler disse Materialer, maa det bruge Erstatningsstoffer, hvis Produktion vil nødvendiggøre Overførelse af Mænd fra Militæret til Industrien.

I London paapeges, at Ministeriet for økonomisk Krigsførelse er et rent offensivt Vaaben, som tilsigter at ramme Fjendens økonomiske Struktur hvor som helst det er muligt og saa stærkt som muligt.

### REDNINGSBAADENES BEMALING

Paa Kabeldamperen »Edouard Suenson«, der har Station i Frihavnen i København, er Skibets Redningsbaade, der tidligere var gule, den samme Farve som alt det opstaaende i Skibet, nu malet røde. Det er en ny Forsigtighedsregel, der her er truffet — den røde Farve har jo altid været regnet for den lettest kendelige paa Havet — og ved at være rødmaalede, skulde Redningsfartøjerne have større Chance for at blive opdaget paa lang Afstand.

I denne Forbindelse skal vi nævne, at vi har modtaget følgende Brev fra Kabeldamperens Fører, Kaptein H. Folker, der skriver:

I Søfartslidende af 24. Maj 1929 var Redaktionen saa venlig at optage en Artikel af undertegnede med Tittlen »Bør Sejlene til Skibes Redningsbaade være røde«, og i senere Redaktionsartikler af 27. Septbr., 11. Oktbr. og 1. Novbr. s. A. søgtes Interessen vakt for Sagen. Enkelte Dagblade fulgte efter. Jeg skylder Tak for den udmærkede

Modtagelse den Gang, — men ikke destomindre løb det alligevel ud i Sandet.

Nu er Skibes Redningsmidler jo igen aktuelle, og forskellige Bekendtgørelser og Forskrifter vedrørende extra Foranstaltninger er fremkomne. Der kan diskuteres for eller imod disse Paabud, men det væsentligste bestaar i at gøre Opholdet i Baadene saa »komfortabelt« (— undskyld Udtrykket, men i Øjeblikket kan jeg ikke finde noget, der dækker bedre) som muligt. Det kan være meget godt og meget velment altsammen, men er det alligevel ikke at tage Tingene i den forkerte Rækkefølge. Der burde have været gaaet ud fra Betragtningerne: Er en Besætning tvunget i Baadene (eller paa Flaader), da gælder det om at gøre Opholdet der saa kort som muligt, men den maa dog være forberedt paa, at det bliver af længere Varighed.

Bekendtgørelse ang. Sikkerhedsforanstaltninger i Skibe af 3. Septbr. burde saaledes have begyndt med:

Baade og Redningsflaader skal være rødmaalede.

Sejl og andet Opslaaende (f. Eks. Kalescher), skal være farvede røde.

I hver Baad og paa hver Flaade skal findes et stort rødt Flag.

Herefter kom saa de andre Nødvendigheder, som iflg. Bekendtgørelsen allerede er fastslaaede. Men de ovennævnte første Forholdsregler vil jeg hævde er mere værd end de sidste, f. Eks. Kogekasserne.

Man kan jo ikke komme uden om, at det kniber med Plads i en Baad, ligesom Belastningen har visse Grænser. Farven betyder intet paa dette Omraade, — det røde Flag ejheller.

Nu er imidlertid Forskrifterne en Kendsgerning, og de lader sig næppe ændre, men kan det ikke tænkes gennemført ad Frivillighedens Vej. Henstil dette til Rederier og Førere. Selv har jeg gennemført disse Foranstaltninger paa mit eget Skib.

Det var kun min Mening hermed at henlede Redaktionens Opmærksomhed paa Spørgsmaalet fra 1929 og samtidig paapege de under disse ekstraordinære Forhold yderligere Krav om ikke at forsømme nogen Mulighed for hurtig Redning. Farerne er der og Vinteren staar for Døren.

— — —

Sagen fik i sin Tid følgende Forløb:

Den 13. September 1929 har Søfartsraadet udtalt, at det vilde være ønskeligt, om der kunde tilvejebringes internationale Regler for, at Skibes Redningsbaade udstyres med signalrøde Sejl, idet saadanne Sejl utvivlsomt er lettere at faa Øje paa end de hvide eller graa Sejl, som anvendes nu. Derimod vil Raadet ikke anse det for hensigtsmæssigt, at selve Redningsbaadene males røde. I denne Forbindelse vil man dog ikke undlade at henlede Opmærksomheden paa, at saafremt saadanne Foranstaltninger bliver gennemført, bør det lages under Overvejelse at forbyde andre Fartøjer end Redningsbaade at føre røde Sejl.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I APRIL KVARTAL 1939

I Statistiske Efterretninger foreligger nu Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i April Kvartal 1939.

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i April Kvartal 1939 androg 23.700. Reg. Tonnagen udgjorde 4.518.000 N.R.T., og der udlostedes 3.570.000 Tons Gods og indladedes 1.168.000 Tons.

#### Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.
April Kvartal 1939.....	23.700	4.518
Januar — — —.....	19.800	4.172
Oktober — 1938.....	22.800	4.474
Juli — — —.....	25.900	4.861
April — — —.....	22.100	4.226
Januar — — —.....	20.000	4.160

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, April Kvartal 1938, er Farten foretaget ret betydeligt, idet den indgaaende Reg. Tonnage

og den samlede ind- og udgaende Godsmængde er steget med henholdsvis ca. 7 pCt. og ca. 20 pCt.

Stigningen i Godsomsætningen er nærmere belyst i en anden Tabel, der viser den transporterede Godsmængdes Fordeling paa de vigtigste Godsarter henholdsvis i Farten til Danmark fra Udlandet, fra Danmark til Udlandet og mellem danske Havne indbyrdes.

Det ses af Tabellen, at Opgangen i den fra Udlandet indgaaede Godsmængde fra 2.295.000 Tons til 2.875.000 Tons, særlig skyldes Posten Kul, Koks m. m., der er forøget med 532.000 Tons; ogsaa en Række andre Poster viser betydelig Stigning, omend i mindre Grad. Derimod er Tilførslen af Korn gaaet ned til mindre end en Tredjedel.

Den til Udlandet afskibede Godsmængde viser kun smaa Afvigelser fra det foregaaende Aar; dette gælder baade den samlede Godsmængde (527.000 Tons i April Kvartal 1939 mod 522.000 Tons i April Kvartal 1938) og dennes Fordeling paa de enkelte Grupper.

Godsomsætningen mellem danske Havne indbyrdes er forøget fra 590.000 Tons til 695.000 Tons, en Opgang, hvori næsten alle Grupper har deltaget, og de vigtigste Grupper i ret ligelig Grad.

#### Rutefart paa samtlige Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons Netto 1000 R.-T.	Udloset Gods 1000 t.	Inkladet Gods 1000 t.
April Kvartal 1939	8.600	2.301	438	413
Januar — —	7.700	1.977	400	376
Oktober — 1938	8.200	2.044	434	402
Juli — —	9.400	2.530	407	403
April — —	8.500	2.225	361	381
Januar — —	7.600	1.952	372	376

Til København indløb i April Kvartal 1939 5.400 Skibe med en Registertonnage paa 1.993.000 N.R.T., som udloste 1.381.000 Tons Gods og indladede 355.000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i April Kvartal 1939 18.300 Skibe paa 2.525.000 N.R.T., som udloste 2.189.000 Tons Gods og indladede 813.000 Tons.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Rumæniens Skibsfart

Den rumænske Skibsfart har som Følge af Nybygninger kunnet udvide sin Tjeneste navnlig til det fjerne Østen og til Middelhavet meget betydeligt i det sidst forløbne Aar. Rumæniens geografiske Ælgenhed gør naturligt dette Land til en Formidler mellem Donauområdet og det nære Østens Havne. Krigen har naturligvis ogsaa bragt den nye Opgaver og Vanskeligheder.

Passagerskibene, som tilhører det store Stats-Rederi »Serviciul Maritim Roman« (S. M. R.), er følgende, hvoraf to er bygget i Danmark:

	Fart
Transilvania .....	22 Knob
Basarabia .....	22 »
Dacia .....	14 »
Romania .....	14 »
Regels Carol I .....	14 »

Af disse Skibe er Transilvania og Basarabia sat i Fart i Aar bygget af Burmeister & Wain. De to Skibe er de hurtigste Motorfragtskibe i Middelhavet.

Statsrederiet besidder desforuden følgende Dampere overvejende til Varetransport og gaaende i faste Linier:

Alba ul .....	12.190	N.R.T.
Peles .....	12.190	—
Ardeal .....	12.190	—
Suceava .....	12.190	—
Bucuresti .....	5.400	—
Oiluz .....	5.800	—
Durustor .....	2.332	—
Sulina .....	5.700	—

samt to Fragtbaade, de 10.000 Tons Carpati og Bucegi.

Af disse Baade er »Sulina« netop leveret af et italiensk Værft i Genua. Det er den første af en Serie paa 4 Fragtbaade, der skal bygges i Italien til det rumænske Statsrederi. De andre 3, »Cavarna«, »Balcic« og »Mongalia«,

## AUSTRALIENS SKIBSBYGNINGSINDUSTRI

Den australske Forbundsregering har, som et Forsøg paa at ophjælpe den australske Skibsbbygningsindustri, besluttet at betale et Tilskud paa indtil australske £50.000 aarligt i tre Aar til Bygning af Skibe over 100 Tons, men under 1.500 Tons Brutto.

Denne Beslutning er fattet paa Grundlag af en Indstilling fra det australske Tariffraad gaaende ud paa, at der til Skibe af nævnte Størrelse betales en Bonus paa £12:10: 0. pr. Ton for Skibe bygget i Australien af Jern eller Staal over 100 Tons, men ikke paa mere end 750 Tons. For Skibe af større Tonnage skulde Tilskudet gradvis formindskes, saaledes at det for Skibe paa 1.500 Tons vilde blive £10: 0: 0. pr. Ton. Endvidere indstillede Raadet, at Maskiner, Kedler og Tilbehør, der udkrævedes til Bygningen i Australien af saadanne Skibe, som falder ind under fornævnte Kategori, skulde tilstedes indført toldfrit fra Storbritannien og imod en Told af 15 pCt. fra Udlandet. Indførselstolden paa Skibe af nævnte Kategori skulde efter den britiske Præferencetarif være fri og 15 pCt. efter Generaltarifen.

Toldministeren oplyser, at Beskyttelsestolden under den nuværende Tarif kommer til Anvendelse paa Skibe paa indtil 500 Tons (Brutto). Nettotolden, inklusive Primagetolden, er 42½ pCt. efter den britiske Præferencetarif og 80 pCt. efter Generaltarifen. Ministeren udtalte, at de bestaaende Toldsatser ikke havde formaaet at skabe en Skibsbbygningsindustri i Australien. Meget faa Skibe faldende ind under Toldbestemmelserne var i de senere Aar blevet bygget i Australien, og det var lang Tid siden, et Koffardiskib paa mere end 500 Tons var blevet bygget her i Landet.

Det er som anført Hensigten at udbetale Tilskudet i tre Aar, og hvilke Skridt, man derefter vil bestemme sig for, vil bero paa de til den Tid indtraadte Erfaringer.

Omdend Regeringens Bestemmelse er blevet hilst med Tilfredshed af Skibsbbygningsindustrien, er dog nogen Misfornøjelse kommet til Orde, med at Grænsen er sat ved Skibe paa 1.500 Tons, idet man kunde ønske Beskyttelse for Bygning af Skibe paa indtil 5.000 Tons.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

skal leveres til 1. Januar 1940, saaledes at det rumænske Statsrederi i Aaret 1939 har faaet 4 nye Hurtig-Fragtdampere i Sulina-Klassen og 2 Hurtigfragtere i Transilvania-Klassen i Fart og altsaa bragt en betydelig Udvidelse af farten.

Ved Siden heraf løber under rumænsk Flag yderligere en Del Baade, næsten alle Aldre:

Fragtdamper (Roder)	Byggeaar	NRT
Carmen Sylva (Carpato, Macroy Co.)	1903	3,845
Moldava (Vlassov)	1911	2,572
Ing Vlassopol (Vlassov)	1911	2,281
Danubius (Levenson)	1899	923
Bassarabia	—	800
Tankbaade:		
Campine (Steaua Romana)	1912	1,647
Steaua (Steaua Romana)	1914	3,229
Oltenia (Steaua Romana)	1928	3,845

De Fragtdampere under rumænsk Flag, der tilhører de private Rederier, er kun ubetydelige og forældede; det gælder ogsaa Tankbaadene.

For Trafikken paa Middelhavshavnene stiller de øjeblikkelige høje Krigsforsikringspræmier sig hindrende i Vejen. Mens de normale Krigsrisikopræmier androg ca. 0,60 til 0,65 pCt., andrager Krigsrisikopræmien for Fart paa Middelhavet i Øjeblikket 3 pCt., til Palæstinas Havne endogsaa 3,125 pCt., saaledes at den samlede Forsikringspræmie forhøjes fra 3,60 til 3,85 pCt. Med Atlanterhavshavnene andrager Krigsrisikopræmien 7 pCt., hvad der imidlertid er af underordnet Betydning for rumænsk Skibsfart.

Der er ikke Tvivl om, at Rumæniens Skibsfart paa Trods af de øjeblikkelige Vanskeligheder, der truer alle Landes Skibe, vil gaa en stor Fremtid i Møde, og man maa med Interesse spørge Nyt fra dette nye Skibsfartsland.

### Varer af fjendtlig Oprindelse

Department of National Revenue's Toldafdeling i Montreal har udsendt Memorandum vedrørende Tilbageholdelse og Konfiskation af Varer, der stammer fra fjendtligt Land.

Det danske Generalkonsulat henleder særlig Opmærksomheden paa sidste Punktum i Stykke 3, hvori det bestemmes, at Varer, der er frembragt eller fremslillet af Materialer, der hidrører fra et Land i Krig med Canada, ikke skal anses for at være Varer af fjendtlig Oprindelse, saafremt mindst 50 pCt. af Varens Fremstillingsomkostninger falder paa industriel Virksomhed i et britisk, allieret eller neutralt Land. Fakturaen for enhver Vare, der indeholder Materiale, der hidrører fra fjendtlige Lande, maa klart angive den Procentdel af Produktionsomkostningerne, der falder paa saadant Materiale.

Memorandumet har følgende Ordlyd:

Unless otherwise instructed goods of enemy origin which arrive or have arrived in Canada may be dealt with as follows:—

1. Goods imported directly or indirectly from enemy territory, (at the present time Germany and territories under her control), which were in transit to Canada prior to the 2nd September, 1939, may be delivered on proof, satisfactory to the Collector concerned, that payment therefore was made prior to the 2nd September, 1939, or upon delivery to the Collector concerned of a certificate of a chartered bank certifying that the consignee has deposited or has undertaken to deposit in the bank to the credit of the Custodian the funds to pay for the goods, or alternatively a permit from the Custodian authorizing release.

2. Goods of enemy origin, exported to Canada from firms in British and allied or neutral countries, which may or may not have been processed in such countries, may be delivered upon proof that they were in the intermediate country prior to the 2nd September, 1939.

3. Goods of enemy origin which left enemy territory on and after the 2nd September, 1939, are not to be permitted entry into Canada unless released by or on behalf of the Custodian, and all such goods of enemy origin for which proper authority for entry is not presented are to be detained and reported immediately to the Custodian. Goods processed or manufactured from materials of enemy origin shall not be deemed to be of enemy origin when not less than one-half of the cost of production has been produced through the industries of one or more British and allied or neutral countries, and invoices for all goods containing materials of enemy origin must indicate clearly the percentage of the cost of production attributable to such materials.

4. In cases where goods are described as being the produce or manufacture of British and allied or neutral countries and it is found that they are of enemy origin, they are to be seized and reported to the Department on Form K-9.

### Finske Lovbestemmelser

Det finske Statsraad har, i Tilslutning til Forordninger den 1. September 1939, angaaende Beføjelse fra Ministeriet til at udfærdige Undtagelsesbestemmelser vedrørende Udlændinges Indrejse til Finland og Ophold i Land, paa Indenrigsministeriets Indstilling besluttet:

§ 1. Personer, der tilhører udenlandsk Mandskab eller Mandskab paa til Landet kommende Skib, skal, for med Hensyn til Landstigning at kunne komme til at nyde de Lettelser, hvorom der er fastslaaet nærmere i § 9 Forordningen den 1. April 1938 angaaende Udlændinges Indrejse til Finland og Ophold i Landet, være forsynet med Legitimationspapirer, paa hvilke deres Fotografi er anbragt.

§ 2. Mener Stedets Politimyndigheder, at der ikke foreligger nogen Hindring for Landstigning, skal det paategnes Legitimationspapirerne.

§ 3. Nærmere Forskrifter angaaende Udførelsen af denne Bestemmelse meddeles paa Forlangende af Indenrigsministeriet.

Helsingfors, 19. Oktober 1939.

### Shanghais Skibsfart i Januar-August 1939

Statistiken over Skibsfarten paa Shanghai i August Maaned er nu blevet offentliggjort.

I August Maaned blev der i Shanghai i udenlandsk Part ind- og udklareret 352 Skibe, sammenlignet med 370 i Juli Maaned d. A. Tonnagen udgjorde i August Maaned 1,431,753 Tons sammenlignet med 1,496,677 Tons i den foregaaende Maaned.

I de første otte Maaneder af Aaret 1939 var der, sammenlignet med den tilsvarende Periode i 1938, en Stigning af 105 pCt. i Antallet af indklarede Skibe og en Stigning af 83,5 pCt. i Tonnagen.

Den offentliggjorte Statistik udviser følgende Tal:

Skibe:	Inklareret:	Udklareret:
Jan.-Aug. 1939 .....	1,305	1,206
Jan.-Aug. 1938 .....	636	525
Tonnage:		
Jan.-Aug. 1939 .....	5,575,016	5,237,468
Jan.-Aug. 1938 .....	3,033,877	2,722,663
Skibsfarten fordelt paa de forskellige Nationer stillede sig saaledes:		
	Jan.-Aug. 1939	Jan.-Aug. 1938
Storbritannien .....	484	285
Japan .....	419	107
Tyskland .....	84	53
Norge .....	83	49
Danmark .....	51	26
Frankrig .....	44	47
U. S. A. ....	36	4
Italien .....	33	33
Nederlandene .....	31	24
Grækenland .....	11	2
Sverige .....	10	1
Panama .....	9	5
Kina .....	7	—
Portugal .....	3	—
	1,305	636

Det har formentlig her sin særlige Interesse at bemærke, at Danmarks Skibsfart paa Shanghai var større end nogensinde tidligere og praktisk talt blev fordoblet i Aarets første otte Maaneder sammenlignet med de første otte Maaneder af 1938, et Forhold der ikke har undladt at sætte sig betydelige Spor i Generalkonsulatets Arbejds-mængde.

Medens ogsaa Storbritanniens Skibsfart udviser en meget væsentlig Forøgelse, er det dog navnlig den japanske Skibsfart, som er gaaet stærkt frem; ifølge Statistiken er den fire-doblet.

Norges Skibsfart har ogsaa vist bemærkelsesværdig Fremgang.

Statistiken for de Forenede Stater viser, at Staterne paany har Opmærksomheden henvendt paa Shanghai, og efter alle Oplysninger, synes det, som om de Forenede Stater er i Færd med at gøre et større Fremstød med Hensyn til Skibsfarten paa Østasien.

Fra Havne i Kina ankom der i de første otte Maaneder af indeværende Aar til Shanghai 1,600 Fartøjer sammenlignet med 1,475 i det tilsvarende Tidsrum af 1938.

Statistiken udviser følgende Tal:

	1939		1938	
	Skibe indklareret	Tonnage	Skibe indklareret	Tonnage
Januar .....	244	276,954	177	192,102
Februar .....	212	276,783	164	181,083
Marts .....	279	313,613	185	180,063
April .....	200	279,328	199	220,258
Maj .....	198	298,435	163	176,437
Juni .....	204	281,934	199	237,040
Juli .....	134	225,095	200	245,361
August .....	129	210,960	188	233,396
Jan.-Aug. ....	1,600	2,163,102	1,475	1,665,740

Som det vil ses, var Antallet af indklarede Skibe fra Havne i Kina størst i Aarets Begyndelse og mindst i August Maaned, hvilket skyldes den Omstændighed, at den japanske Flaade i stigende Grad har vanskeliggjort Skibsfarten for andre Nationers Skibe paa Havne paa Kinakysten, som nu praktisk talt er helt spærret for alle andre Landes Skibsfart end Japans.

Statistiken over Kystfarten fordelt paa de forskellige deri deltagende Nationer udviser følgende Tal:

Indklarede Skibe	Jan.-Aug. 1939	Jan.-Aug. 1938
	Storbritannien .....	756
Japan .....	240	64
Norge .....	152	73
Portugal .....	117	184
Italien .....	94	107
Tyskland .....	82	71
U. S. A. ....	37	38
Danmark .....	34	34
Nederlandene .....	24	12
Panama .....	17	3
Kina .....	16	1
Grækenland .....	12	15
Frankrig .....	8	9
Sverige .....	8	3
Belgien .....	1	—
Andre .....	2	—
	1,600	1,475

Bemærkelsesværdig er især den meget betydelige norske Kystfart, der er i derværende Farvande.

Ifølge en Indberetning af 2. Oktober fra Gesandtskabet for Kina var der i de første otte Maaneder af Aaret 1939

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortæst fra Side 518.

SVENDBORG

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Lloyd's Agent

Edsv. Skibsmæglere  
**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.Telegr.-Adr.:  
»Hude«.**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

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

sammenlignet med den tilsvarende Periode i 1938 en Stigning i Antallet af de i Shanghais Havn indklarede Skibe paa 105 pCt. Den indklarede Tonnage udviste en Stigning paa 83 pCt. og udgjorde herefter 5,6 Mill. Tons fordelt paa 1305 Skibe, hvoraf 489 britiske, 419 japanske, 84 tyske, 83 norske, 51 danske og 44 franske.

Ved Harbour Notification Nr. 9 af 3. Oktober er givet Skibsfarten Meddelelse om, at en midlertidig Forhøjelse af 100 pCt. af de hidtidige Afgifter for Benyttelse af Fortøjningsbøjer i Shanghai Havn vil træde i Kraft fra og med den 26. d. M.

**Oprindescertifikater ved Import til England**

Grosserer-Societetets Komite har fra den herværende britiske Konsul modtaget Meddelelse om en Lempelse i Reglerne vedrørende de Certifikater om Varens Oprindelse og Interesse, der udkræves ved Import til England fra Danmark.

Materiale, som har forladt Tyskland og er blevet ikke-engelsk-fjendtlig Ejendom før den 3. September, betragtes ikke som Materiale af fjendtlig Oprindelse.

Som bekendt er Hovedregelen den, at der ved Import til England kræves Certifikat, idet der dog er gjort visse Undtagelser. De vigtigste er Levnedsmidler og Foderstoffer samt følgende Raavarer: visse ikke-jernholdige Mineraler, Raajern, scrap-iron, Tømmer, Tekstilraavarer, Oliefrø, Huder og Skind samt Gummi.

Alle Færdigvarer kræver Certifikat, undtagen hvor det drejer sig om Genindførsel, samt for Tønder, Grammofonplader etc. og Tryksager.

Det britiske Konsulat gør endvidere opmærksom paa, at Eksportøren bør anføre, hvilken Procentdel af Varen, der er af »engelsk-fjendtlig« Oprindelse eller Interesse, og at man kun i de Tilfælde, hvor der er virkelige Vanskeligheder ved at fastslaa dette, kan forvente akcepteret Deklaration om »ikke mere end 25 pCt.«

**Den græske Indførselsregulering**

Det græske Økonomiministerium har nu ophævet det midlertidige, almindelige Indførselsforbud (jfr. M.E.K. Nr. 31, Pkt. 7), for saavidt som det har bemyndiget Central-kommissionen for Udstedelse af Importlicenser til at give Indførselstilladelse for Varer, der er nødvendige for Landets Forbrug og Produktion. Indførte Varer af denne Art skal imidlertid hidrøre fra Lande, med hvilke Grækenland har Bankclearing, og hvis Konto i »Banque de Grece« er aktiv i Grækenlands Favør. Leverancer af danske Varer skulde saaledes opfylde Betingelserne for Opnaelse af Indførselstilladelse i Grækenland. Indførselstilladelser maa dog ikke gives i saadanne Tilfælde, hvor en Importforening slaar som Køber. Endvidere er Udstedelse af Importtilladelse forbudt, for saavidt angaar Maskiner og Dele dertil, Automobileer, Radioapparater og Tilbehør, samt kinematografiske Films.

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der har ikke været store Forandringer paa Fragtmarkedet i den forløbne Uge.

Paa de af den engelske Regering kontrollerede Markeder har Aktiviteten været relativ god, og en hel Del allierede Skibe er sluttet til de fastsatte Maximalrater. Der synes ogsaa nu at være større Mulighed for at faa neutral Tonnage interesseret i visse af disse Trades, f. Eks. rapporteres neutral 7000 Tonner sluttet fra n.a. San Lorenzo til U.K. til 55/-, hvilket er 22/6d. mere, end der betales for tilsvarende britisk Skib.

Fra River Plate er der Efterspørgsel efter Tonnage for neutral Regning. Raten ligger uforandret omkring \$11.50 Basis Antwerp/Rotterdam, og til Danmark er sluttet til \$14.-.

Ophævelsen af den amerikanske Neutralitetslov har skabt en vis Efterspørgsel efter Tonnage for transatlantisk Fart, idet amerikanske Skibe som bekendt ikke maa besejle visse nærmere fastsatte Zoner i Europa. Største Delen af den lange Række Forretninger, der noteres fra U.S. Atlantic til Europa, er dog næppe positive, men der er sikkert ingen Tvivl om, at der i den nærmeste Tid vil blive en livlig Aktivitet paa dette Marked. Iøvrigt noteres der en lang Række udgaende Ordre fra U.S. Atlantic og Gulf, hvoraf vi skal nævne Scrapjern U.S. Atlantic/Japan \$11.-, Bomuld U.S. Gulf Japan \$1.- per 100 lbs. og Sulphur U.S. Gulf/Australien \$12.-.

Kornraterne fra Northern Range til Danmark ligger omkring 40c., men viser Tegn til fastere Tendens.

Pacificystmarkederne viste kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage. Scrapjern fra Nordpacific sluttedes til \$8.- paa sædvanlige f.i.o. Betingelser til 2 Havne Japan. Iøvrigt søges der stadig Tonnage for Trælast saavel til Australien som til Sydafrika. For 470,000 cbft. bale Baad indiceres \$110,000 f.i.o. til 4 Havne Sydafrika.

Østens Markeder er i det store og hele uforandrede. Der cirkulerer stadig en lang Række Ordre for hjemgaende Forretning til Europa, men i det store og hele er det vanskeligt at faa neutral Tonnage interesseret i disse Laster, og den engelske Tonnage, der slutes, hører man sjældent noget om. Soyabønner noteres 70/- Dalny/Rotterdam for December Lastning, og samme Rate indikeres for Ris fra Kohsichang til Antwerpen eller Rotterdam. For Ris fra Saigon til Frankrig/U.K. er Raten som bekendt fastsat til 50/-.

De indiske Markeder har været relativt livlige. Fra Madraskysten er betalt 45/- pr: 40 cbft. til U.K.

Paa de europæiske Markeder var Forandringerne heller ikke store. Efterspørgslen efter Kul og Koks fra England til Danmark er stadig ret begrænset, hvorimod der har været ret livlig Tilgang af nye Ordre fra U.K. til saavel Sverige som Norge. Rate-niveauet var uforandret.

Paa Timechartermarkedet har der været god Aktivitet. Som nævnt ovenfor har der været stor Tilgang af nye Forretninger fra U.S. Atlantic og Gulf til Europa. Dette har ogsaa influeret paa Efterspørgslen efter Tonnage paa Timecharterbasis, og en lang Række Ordre cirkulerer for transatlantisk Fart. Adskillige Skibe er allerede sluttet for saadan Forretning, bl. a. finsk 5200 Tonner til \$3.-. Disse Rater vil dog antagelig stige noget. Iøvrigt er der stadig livlig Efterspørgsel efter moderne Dieseltonnage for Timecharter saavel for enkelte Trips som for Perioder. De Rater, der noteres, er selvfølgelig afhængige af Skibets Kvalitet, men for ca. 11 Knots Dieselbaad ligger Raten omkring \$3.- for 4/6 Maaneders Fart, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H.

I Vestindiafarten er der desværre stadig kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage. Rateniveauet ligger omkring \$2.50 for 4000 Tonner.

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Norsk Nybygning fra B. & W.

Burmeister & Wain har afleveret et nyt Fragtskib til Dampskibsselskabet »Garonne« i Oslo. Det er Motorskibet »Fernplant«, der har følgende Dimensioner: Længde 415', Brode 56', Dybde til øverste Dæk 37' 6", Dødsvægt 8800 Tons. Skibet, der er bygget til Norsk Veritas Klasse \*1.A.1, har en smukt indrettet Apterling for 12 Passagerer. Lasternes samlede Kapacitet er grain: 554210 Kubikfod, bales: 488400 Kubikfod. Der er 450 Kubikfod Proviantrum til Kød og 450 Kubikfod til Grønsager. Skibet er forsynet med 7 vandtætte Skodder.

Hovedmotoren er en 9-cylindret, 2-Takts, enkeltvirkende Burmeister & Wain Krydshovedmotor, der normalt udvikler ca. 5500 I.H.K. ved 122 Omdr./Min. Det drejer sig om en helt ny Motortype, der har en Række Fordele fremfor andre 2-Takts Krydshovedmotorer, bl. a. er den kun 8 ÷ 10 pCt. tungere og kun 15 pCt. højere end en tilsvarende Trunkstempel-Type. Desuden er denne Motortype konstrueret saaledes, at Adskillelsen af Maskinen for Efter-syn af Stempeller og Stempelringe er meget nem og hurtig. Denne Burmeister & Wain Nykonstruktion har overalt vakt stor Interesse, og allerede paa nuværende Tidspunkt er en Række af disse Motorer i Ordre. Skibets Hastighed fuldt lastet er ca. 14 Knob.

Hjælpemaskineriet bestaar af 3 Stk. 2-Takts, enkeltvirkende Hjælpemotorer med Dynamo og Kompressor. Hver Motor udvikler ca. 180 E.H.K. ved 400 Omdr./Min.

Skibet, der har fremfaldende Stævn og Krydserhæk, er udstyret med 8/5-Tons, 2/10-Tons, 1/20-Tons, 1/1-Tons og 4/3-Tons Bomme og 1/5-Tons Maskinbom, elektrisk Styremaskine og elektrisk Lossespil af Thriges Fabrikat og er iøvrigt forsynet med alle moderne tekniske Hjælpemidler.

## Shell udvider sin store Tankskibsflaade

Shell-Koncernen agter at udvide sin i Forvejen meget store Flaade. I Begyndelsen af 1938 raadede Koncernen over en samlet Tanktonnage paa 2,3 Mill. Ton Dødsvægt, og i Fjor transporterede denne Flaade ikke mindre end 26 Mill. Ton Olie over Verdenshavene. I Løbet af 1938 anskaffedes 24 nye Tankskibe paa ialt 250,000 Tons Dødsvægt, og saafremt de storpolitiske Forhold paa nogen Maade tillader det, vil Shell-Flaaden næste Aar blive udvidet med yderligere 24 Tankskibe.

## Dansk Opfindelse, der synes at være af stor Betydning

Der er fremkommet et helt nyt System for Udløsning af Redningsbaadene under Sætning fra Skibe, der er kommet i Vanskeligheder. Det er den danske Skibsingeniør og Skibskonsulent, cand. polyt. Knud E. Hansen, København, der har løst denne Opgave, som i Aarenes Løb har beskæftiget mange Teknikere.

Skibsingeniør Knud E. Hansen har udtaget Patent i alle Lande, og adskillige Rederier har sikret sig det nye Udløsningssystem.

## Skibsfarten og Argentina

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det kgl. danske Gesandtskab i Buenos Aires modtaget Underretning om, at det argentinske Marineministerium nu har fastsat, at Handelskibe, der afgaar fra Argentina med fuld Ladning af argentinske Produkter, vil kunne faa Kul til hele Rejsen til Bestemmelseshavnen i Europa. Det tilføjes, at denne Bestemmelse er af foreløbig Karakter og kun vil være gældende, saa længe der eksisterer en normal Kulbeholdning i Landet.

## Kulsituationen

Foreningen af Kulimportører i Danmark har holdt ekstraordinær Generalforsamling i Aarhus under Ledelse af Formanden, Direktør Adler Svanholm, København. I Mødet deltog ca. 60 Importører. Under Drøftelserne oplystes det bl. a., at Fragterne fra England er steget med 400—700 pCt. efter Skibenes Størrelse og Afskibningssted. Samtidig er Priserne i England blevet forhøjet, hvilket har medført, at Kulpriserne herhjemme siden før Krigen er blevet fordoblet.

Mødet beskæftigede sig endvidere med den Situation, der kan opstaa, naar Krigen engang slutter, og der kan regnes med normale Priser paa Kul, og det vedtoges at søge at finde en Udvej, saaledes at Tabet paa Lagerbeholdninger kan blive saa lille som muligt. Da Regeringen regulerer Importørernes Avance, vil det være rimeligt at tage denne Situation med i Betragtning.

Man har hidtil i England kunnet faa de Kul, man ønskede, ligesom der finder en lille Import Sted fra Tyskland. For disse sidste Kul er Frakten naturligvis lavere, men vi skal imidlertid følge kontraktlig Forpligtelse af tage mindst 80 pCt. af vor Kulindførsel i England. Der raadede hos Mødedeltagerne det Indtryk, at Befolkningen har forsynet sig i høj Grad og ligger med ret gode Beholdninger. Derimod er Firmaernes Lagre ikke særligt store.

## Sø- og Handelsrets Dom

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i den tidligere omtalte Sag, som Firmaet *Harald Kjær & Co.* havde rejst mod Kaptajn A. Utzow, som Reder for Dampskibet »Egon« af Tallinn.

Ved Certeparti af 1. Marts fragledes »Egon« af Harald Kjær & Co. for 4 løbende Rejser med Trælast fra nordfinske Havne til danske Havne. I Certepartiet hed det bl. a.: »Hvis . . . Skib eller Ladning begrundet paa Krig bliver ufri, annulleres Certepartiet . . .«

Da Skibet havde udført to Rejser, meddelte Skibets her-værende Mægler Firmaet Harald Kjær & Co., at man ansaa sig berettiget til i Medfør af Sølovens Prgf. 135 at annullere Certepartiet for de to følgende Rejser Vedkommende. Der henvistes til Vanskeligheder, der var opstaaet med Mandskabet som Følge af Krigen og paa Grund af Minefaren. Rejserne vilde medføre en betydelig Ekstraudgift.

Firmaet Harald Kjær & Co. vilde ikke gaa med til at dække de faktiske Ekstraudgifter, men vilde yde en Hjælp til de ekstraordinære Udgifter, idet man samtidig protesterede imod, at Rederen havde Ret til at annullere Certepartiet.

Forhandlingerne førte ikke til noget Resultat, og Firmaet Harald Kjær & Co. lod som Sikkerhed overfor Rederen foretage Arrest i Dampskibet »Egon«, hvorefter Sagen blev indbragt for Sø- og Handelsretten. Her paastod man Kaptajnen dømt til at betale 15,936 Kr., hvortil Firmaets Tab ved Annulationen er opgjort.

Kaptajn Utzow paastod Frifindelse og stillede et Modkrav paa Grund af Udgiftsforøgelse til Hyre, Assurance o. s. v. som Følge af Krigen.

Retten udtaler: Selv om det maa erkendes, at Sejladsen til og fra danske Havne paa de heromhandlede Ruter er blevet vanskeliggjort ved de som Følge af Krigen trufne Foranstaltninger af sømilitær Art, finder Retten dog ikke, at disse Foranstaltninger, derunder Udlægning af Miner, frembyder en saadan Fare og Hindring for den fredelige Skibsfart mellem neutrale Lande, hvorom der her er Tale, at der i Sølovens Prgf. 135 har været Hjemmel til Annullation af Certepartiet.

Retten skønner heller ikke, at Omkostningerne paa Grund af Krigen er saa store, at Opfyldelsen af Aftalen af den Grund er umuliggjort, og Kaptajn Utzow dømmes derefter til at betale Harald Kjær & Co. de paastævnte 15,936 Kr. plus Renter samt Arrestforretningernes Omkostninger med 225 Kr. og 800 Kr. i Sagsomkostninger.

## Udførselsforbud paa Guldkysten

Udførselen af følgende Varer fra Guldkysten er blevet gjort afhængig af forudgaaende Tilladelse: Antimon, Aluminium, Kobber, Bly, Kviksølv, Nikkel, Platin, Jernlegeringer, Tin i Blokke, Jern- og Staalaffald, ikke jernholdigt Metalaffald, Zinkaffald, Hør og Høraffald, Hamp af enhver Art, Jute, Silke, Raabomuld, Bomuldsaffald og -Linters, Jordnødder, Hørfro, Palmolie, Hørfroolie, Kokosnøddolie, Bomuldsfroolie, Hvalolie, Oliefrøekager og -mel, Petroleumprodukter, Kopal, Shellac, Harpikser, Glimmer, Gummi, Gummiaffald, Toluol, Glycerin, Radiumsammensætninger, Guld i Barrer, Kakao, Kopra, ikke særlig nævnte Levnedsmidler og Drikevarer, Tobak, Huder og Skind, Mangan, Træ og Tømmer.

## Marineministeriet tabte Sagen

I Sø- og Handelsretten afsagdes forleden Dom i en Sag, som af Marineministeriet var anlagt mod Dampskibsselskabet *Solnæs*. I Dommen blev Dampskibsselskabet frifundet, medens Ministeriet skal betale Sagens Omkostninger.

Den 7. November sank Selskabets Damper *Lynæs* udfør Klitmøller under Slæbning til Frederikshavn. Forskibet ragede 4 Meter op over Vandet, og det blev af Fyrinspektionsskibet *Argus* afmærket med en Vager med grønt Flag og en Blink-Lystønde. To Dage efter forespurgte Ministeriet, om Dampskibsselskabet agtede at foretage Bjærgningsforsøg overfor Vraget, idet der i saa Fald skulde tilvejsbringes en Dybde af mindst 12 Meter over Vragresterne inden 1. Februar 1939, da der ellers fra Ministeriets Side vilde ske en Uskadeliggørelse. *Solnæs* tog ikke endelig Stilling til Spørgsmaalet, men udbad sig Henstand med Svaret.

Den 2. December modtog Fyrdirektoratet Meddelelse om, at Vraglystønden var slukket, og da man ikke med lokal Hjælp kunde foretage en ny Afmærkning, blev *Argus* atter sendt af Sted. En Eftersøgning af Vraget viste sig imidlertid umulig, og Marineministeriet krævede derfor gennem Sø- og Handelsretten sine Udgifter 1883 Kroner dækket af Rederiet.

Fra Rederiets Side gjorde man imidlertid gældende, at man havde opfyldt Forpligtelserne, da Vraget var forsvundet inden den fastlagte Frist.

Ved Dommen frikendtes Rederiet, medens Marineministeriet skal betale Sagens Omkostninger med 200 Kroner.



**Skibssalg**

R. S. Platou A/S, Oslo, meddeler: Der er i Løbet af foregaaende Uge gjort følgende Salg:

s.s. »Braa«, ca. 3500 tons d.w., bygget 1908, survey 1938, s.s. »Hill«, ca. 650 tons d.w., bygget 1920, s.s. »Skude«, ca. 650 tons d.w., bygget 1921, survey 1938, s.s. »Fingal I«, ca. 650 tons d.w., bygget 1920.

Dertil er der indkøbt fra Udlandet en Damper ca. 4200 tons d.w., bygget 1922.

Den svenske Marine har købt fire norske Hvalbaade, »Harpun II«, bygget 1925, »Granat I«, bygget 1925, »Kruitt«, bygget 11/1924, og »Kanon I«, bygget 1924, for en Pris af Kr. 200.000. tilsammen.

Der er i Løbet af de to sidste Uger blevet omsat relativt mange Lasteskibe, ialt otte. Syv af disse er omsat indenfor Landet, mens det ottende er indkøbt fra Udlandet.

**Telegrammer til forskellige Lande**

Under 31. f. M. har Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet meddelt følgende:

Telegrammer til *Tunis* skal være affattet i klart Sprog (Fransk, Tysk, Engelsk, Arabisk, Spansk, Italiensk eller Russisk).

Telegrammer til *Syrien—Libanon* skal være affattet i klart Sprog (Fransk, Engelsk, Arabisk eller Tyrkisk).

**Skærpede Betingelser for Legalisering af  
Afskibningsdokumenter for Varer bestemt for  
Nicaragua**

Det herværende Generalkonsulat for Nicaragua har meddelt, at i Henhold til et Dekret af 20. September er Legalisering af Afskibningsdokumenter for Varer til Nicaragua, for saavidt angaar Ordre afgivet senere end den 23. September, blevet gjort afhængig af Fremlæggelsen af en af Kontrolkommissionen i Nicaragua autoriseret Kopi af den paagældende Ordre. Autorisationerne er kun gyldige inden for den i hvert enkelt Tilfælde angivne Tidsfrist.

Efter Værernes Afsendelse vil de autoriserede Ordre af Konsulatet blive indsendt til Kontrolkommissionen.

**Finland**

I Forbindelse med den under 27. f. M. udsendte Meddelelse vedrørende udlagte Miner ved Finlands Kyst oplyses:

1. Farvandet Hästö—Busö er nu lukket. Skibe, der fra Søen agter sig ned i de indre Farvande ved Hangö, bør søge Minelods paa 59 Gr. 41,5 Min. N., 22 Gr. 57 Min. Ø.

2. Indløbet til Helsingfors Fyrskib og Grohara er fri. Indløbet til Kotka ved Orrergrund er fri.

3. De Skibe, som fra Søen vil trafikere Åbo Skærgaard, bør tage Lods ved Nyhamn Lodsstation.

**»Undervejs«**

Forfatteren *Tage Nissen* har paa *Frederik E. Pedersens Forlag* udsendt en Bog »Undervejs«, der fortæller om de mange Oplevelser, Forfatteren har haft i Argentina og under alle mulige andre Himmelstrøg. Det er en rigtig Mandfolkebog og en Bog, som især mauge af Søens Folk vil kunne gøutere, fordi de Gang paa Gang vil smile genkendende til Situationer, som *Tage Nissen* meget underholdende fortæller om.

**Tysk Tankdamper sænket af Besætningen**

Besætningen paa den tyske Petroleumsdamper »Friedrich«, der var kamoufleret som neutralt Skib, har sænket denne for ikke at blive kapret af den engelske Krydser »Despatch« den 24. Oktober. Den engelske Krydser mødte »Friedrich« i det karabiskke Hav. Dampren sejlede med slukkede Lanterner, og Krydserens Chef spurgte om Aarsagen hertil. Da Tyskeren svarede, at der var noget i Vejen med Lysel, gav Englænderen ham Ordre til at standse, hvilket Tyskeren nægtede, idet han erklærede, at Maskinerne var i Uorden.

Da Krydserens Chef gentog Ordren, standsede Dampren, og en væbnet Afdeling fra »Despatch« gik ombord i Petroleumsdamperen, hvor den fandt henved 40 tyske Matroser, der holdt sig i Nærheden af Redningsbaadene. De engelske Matroser gav dem Ordre til at fjerne sig fra Baadene, men Tyskerne nægtede dette. »Friedrich«s Kaptajn kom nu til Stede og sagde til den engelske Officer: Vi har aabnet de vandtætte Skodder og ødelagt Ventilene. Derfor synker vi og vi maa hellere sætte Baadene i Vandet. Den engelske Afdeling forlod derefter »Friedrich«, som sank

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Fillialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Brefagtning og Spedition

med sin Ladning, 4000 Tønder mexicansk Petroleum, som den havde lastet den 19. Oktober.

**Flinterendens Uddybning**

Spørgsmaalet om Flinterendens Uddybning, Udvidelse og Belysning med faste Fyr er paany taget op til Behandling i Sverige. Man har tænkt sig forskellige Farvandsdybder og Bundbredder. Rendens nuværende Dybde er 7,2 Meter ved Middelvandstand. De forskellige Forslag angaaende Dybden varierer fra 8,5 Meter til 10,25 Meter, og man har beregnet, at et til 10 Meter Dybde og 245 Meter Bundbredde udvidet Farvand vil koste ca. fire Gange saa meget som en Udvidelse til 9 Meter Dybde og 215 Meter Bundbredde. Det sidstnævnte Forslags Gennemførelse vil koste ca. 8,5 Millioner Kroner.

Lodskaptajnen i Sødra Lotsdistrikt, *Rikard Boman*, der efter Andmodning fra Lodsstyrelsen har afgivet en Udtalelse i Sagen, siger, at Flinterenden, som er Hovedfarvand paa svensk Territorium mellem Havnene paa Sveriges Øst- og Vestkyst, ikke kan anses for at være i den Tilstand, som Søfarten maa kræve af et saadant Farvand. Renden kan saaledes ved Middelvandstand ikke uden Risiko for Grundstødning passeres af 7 Meter dybgaende Skibe. Farvandets Forbedring maa ligeledes anses at være i Landets Interesse, da en større Del af den oceangaaende Skibsfart derved kan drages ind over svensk Omraade. Lodskaptajnen udtaler endvidere, at det havde været ønskeligt, om et 10 Meter dybt og 245 Meter bredt Farvand kunde komme til Udførelse, men tilslutter sig under Hensyn til de dermed forbundne store Omkostninger til det Forslag, der støttes fra flere Sider, nemlig 9 Meter Dybde og 215 Meter Bundbredde.

**Lommebog for Søførende**

A/S Alfred Olsen & Co. har udsendt sin Lommebog for Søførende 1940 i det smukke Skindbind og forsynet med en lang Række udmærkede Oplysninger, der er ført à jour og af Værdi for enhver, der har med Skibsført at gøre.

**Valutakontrol i Palæstina**

Ved et Dekret af 8. September d. A. er der indført Valutakontrol i Palæstina, hvorefter Udførselen af Banknoter, Værdipapirer, Postanvisninger, Guld og udenlandsk Valuta er blevet gjort afhængig af forudgaaende Tilladelse.

**Udnævnelse**

Det engelske Søfartsministerium har til Chef for Skibsbgningsafdelingen udnævnt Værftsdirektør, Sir *Amos Aire* fra Burnt Island Værftet.

**75 Aar**

Fhv. Skibsfører *Herman Hansen*, Marstal, fyldte Tirsdag 75 Aar. — Den gamle Skibsfører førte tidligere Galeasen »Amor«.

**60 Aar**

Tidligere Fører i The Siam Steam Navigation Company, Kaptajn *Peter Rud*, fyldte i Fredags 60 Aar.

Kaptajn Rud, der stammer fra Middelfart, hvor hans Fader var Strandkontrolør, kom til Sos ved Krydstoldvæsenet som 15-Aars Dreng. Han afsluttede sin Navigations-skole i Marstal i 1899, og sejlede derefter som Styrmand i forskellige Rederier, indtil han kom ind i Ø.K. I 1918 udnævntes Rud til Skibsfører i The Siam Steam Navigation, og han sejlede ude i Østen, indtil han i 1931 gik i Land og rejste hjem.

Fører i Dampskibsselskabet »Progress«, Kaptajn *P. Callesen*, fyldte forleden 60 Aar. Kaptajn Callesen er Fører af Damperen »Marx«.

**40 Aars Jubilæum**

Skibsfører ved Statsbanerne, Kaptajn *A. Beckwith*, der er Fører af Motorfærgen »Sjælland«, kunde Torsdag fejre 40 Aars Jubilæum i Statsbanernes Søfartsafdeling.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorcr.



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA** A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmalid"  
Amaliegade 36**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



Hovedoplag for Danmark

**Th. Møller**

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

**HERSKIND & WULFF**

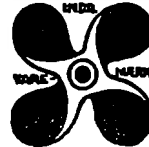
AMALIEGADE 41 • TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olie - H &amp; W Dæklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug

**Holzappel's  
International**

Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telephones:  
84880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V.A.S.A (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Förtegnelser og Beskrivelser.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 8. November 1939.

Nr. 50.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Breddo- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

3246. (T). Sverige E.-Kyst. Blackan Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.  
(U. f. s. Nr. 48/2911. Stockholm 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Blackan* paa c.  $57^{\circ} 28',_3$  N.  $16^{\circ} 51',_1$  E. er bortdrevet fra Station.
3247. (T). Sverige. Landsort—Häradsjär. Gränsöström. Uddybningsarbejder. Sejlløb flyttes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 46/2854. Stockholm 1939.)  
Da Uddybningsarbejder skal paabegyndes i Sejlløbet i *Gränsöström* E. om *Ettergrundshällorna*, hvorunder Sejlløbet ikke kan benyttes til Trafik, flyttes dette Løb midlertidigt til W. for *Ettergrundshällorna* mellem 2 Lystønder N. for Grunden samt W. om en Lystønde W. for Grunden og videre N. om en Lystønde N. for *Hällbådarna*.  
Følgende Forandringer i Afmærkningen foretages:
1. Lystønden *Gränsö Sten* paa  $58^{\circ} 31',_{00}$  N.  $16^{\circ} 54',_{00}$  E. inddrages.
  2. Lystønden *Ettergrundshällan* paa  $58^{\circ} 30',_{00}$  N.  $16^{\circ} 54',_{20}$  E. inddrages.
  3. En sortmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, udlægges paa  $58^{\circ} 30',_{00}$  N.  $16^{\circ} 53',_{05}$  E., SE. for en  $4',_0$  m Grund.
  4. En sortmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, udlægges paa  $58^{\circ} 30',_{74}$  N.  $16^{\circ} 54',_{30}$  E., N. for *Hällbådarnas* Landgrund.
  5. En rødmalet Lystønde, der viser grønt, fast Lys, udlægges paa  $58^{\circ} 30',_{06}$  N.  $16^{\circ} 53',_{95}$  E. NW. for en  $4',_5$  m Grund.
  6. En rødmalet Lystønde, der viser grønt, fast Lys, udlægges paa  $58^{\circ} 30',_{84}$  N.  $16^{\circ} 54',_{04}$  E., W. for *Ettergrundshällorna*.
3248. Sverige. Landsort—Häradsjär. Sejlløbet til Norrköping. Fyrbelysning forandres.  
(U. f. s. Nr. 46/2855. Stockholm 1939.)  
Samtidig med igangværende Uddybningsarbejder i Indsejlingsrenden til *Norrköping* er foretaget følgende Forandringer i Fyrbelysningen:
1. Fyret *Norrköpings Inlopp Nr. 9* paa c.  $58^{\circ} 38',_1$  N.  $16^{\circ} 12',_0$  E. er flyttet S. paa til den nye Kant af Sejlløbet. Fyrkarakteren er ændret fra rødt, fast Lys til rødt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0',_5$ , Mørke  $1',_5$ .

2. Fyret *Norrköpings Inlopp Nr. 4* paa c.  $58^{\circ} 38',1$  N.  $16^{\circ} 11',9$  E. er flyttet til den nye Kant af Sejlrenden. Fyrkarakteren er ændret fra grønt, fast Lys, til grønt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ .
3. Ved Fyret *Grymö, västra*, paa c.  $58^{\circ} 38',0$  N.  $16^{\circ} 11',6$  E. er Fyrkarakteren ændret fra rødt, fast Lys til rødt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ .
4. Fyret *Norrköpings Inlopp Nr. 11* paa c.  $58^{\circ} 37',9$  N.  $16^{\circ} 11',5$  E. er flyttet mod E. til den nye Kant af Sejlrenden. Fyrkarakteren er forandret fra rødt, fast Lys til rødt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ .
5. Fyrene *Norrköpings Inlopp Nr. 8* paa c.  $58^{\circ} 38',0$  N.  $16^{\circ} 11',4$  E. og *Nr. 6* paa c.  $58^{\circ} 38',3$  N.  $16^{\circ} 11',4$  E. er flyttet c. 5 m mod W. og leder, holdt overet, midt i Renden, fra W. for *Grymö* til tværs af *Ramshäll*.

**3249. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 48/2964. Stookholm 1939.)

Fyrskibet *Finngrundet* paa c.  $61^{\circ} 04'$  N.  $18^{\circ} 40'$  E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 47/3061 1939.)

**3250. Finland. Bottniske Bugt. Ledebaaker opført.**

(U. f. s. Nr. 30/942. Helsingfors 1939.)

Følgende nye Ledebaaker er opført:

1. *Kallberget övre* paa  $63^{\circ} 53' 07''$  N.  $22^{\circ} 39' 50''$  E.: en paa Støtter staaende rektangulær, hvid Tavle. Højden over Vandet:  $10,5$  m.
2. *Kallberget nedre* paa  $63^{\circ} 52' 47''$  N.  $22^{\circ} 39' 37''$  E.: en paa Væggen af et Fiskerhus opsat rektangulær, hvid Tavle. Højden over Vandet:  $8,5$  m.  
Ledebaakerne er overet i Pejling c.  $18^{\circ}$ .

**3251. Letland. Riga Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 11/27. Riga 1939.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

- a. Lystønden ved Lossepladsen ved *Daugavgriva* paa c.  $57^{\circ} 05',5$  N.  $24^{\circ} 01',8$  E.
- b. Lys- og Fløjtetønden *Kolkasrags* paa c.  $57^{\circ} 48',9$  N.  $22^{\circ} 38',6$  E.

**3252. Letland. Riga Bugt. Roja. Fyr slukket for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 11/26. Riga 1939.)

Fyrene *Roja övre* og *nedre* paa c.  $57^{\circ} 30',3$  N.  $22^{\circ} 48',1$  E. er slukket for Vinterperioden.

**3253. Tyskland. Østersøen. Vinterafmærkning.**

(N. f. s. Nr. 46/4376. Berlin 1939.)

Omskiftning af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.

**3254. Tyskland. Danzig Bugt. Anduvning. Sejlanvisning.**

(N. f. S. Nr. 47/4381. Berlin 1939.)

Dampskibsruuten til *Gotenhafen (Gdynia)* og *Danzig* er givet fri.

Sejlanvisning for Anduvningen:

Fra Punktet  $54^{\circ} 52',3$  N.  $18^{\circ} 54'$  E. er Kursen  $180^{\circ}$  indtil tværs af *Hela Fyr* i 3 Sm Afstand. Herfra sættes Kursen mod *Gotenhafen* eller Anduvningstønden *Neufahrwasser*.

(Se Ekstra Tillæg.)

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

**3255. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker inddraget for Vinteren. Havnefyr slukket.**

Stagerne med Koste, der afmærker Sejllobet til *Hellerup Lystbaadehavn*, er inddraget for Vinterperioden og det grønne, faste Fyr paa E.-lige Molehoved slukket. c.  $55^{\circ} 43',9$  N.  $12^{\circ} 35',2$  E.

3256. (T). Danmark. Sundet. Kalvøboderne. Uddybning. Oplysning om Gravemaskiner m. m.  
 Under Udførelse af Arbejdet med *Kalvøbødløbets* Uddybning vil der blive udlagt 2 Gravemaskiner og 1 Elevator i Farvandet fra *Slusedæmningen* til *Knækkostene*.  
 Arbejdet vil vare c. 1 Aar.  
 Fra Gravemaskinerne og Elevatoren vil blive vist Signaler som foreskrevet i Havneordningens § 6:  
 „Uddybningsmaskiner samt Kraner, Flaader eller andet, der bruges ved Arbejder og lignende i Havnen, skal altid passeres med fornøden Forsigtighed og med særlig langsom Fart samt paa den Side, hvorfra der vises eller afgives følgende Signal:  
 Om Dagen: En rød Ballon.  
 Om Natten: Et hvidt Lys lodret under et rødt Lys i en indbyrdes Afstand af 1,5 m.  
 Fra den Side, der ikke maa passeres, vises:  
 Om Dagen: En sort Dobbeltkegle.  
 Om Natten: En grønt Lys lodret under et rødt Lys i en indbyrdes Afstand af mindst 1,5 m.  
 Naar et halvt rødt og halvt blaåt Flag (delt efter Diagonalen) er rejst eller opsat, er det Signal for, at Dykker er ude. Passage skal da ske med særlig Agtpaaagivenhed, af Damp- og Motorskibe saa vidt muligt med stoppet Maskine.“  
 Til Brug til Fastgørelse af Gravemaskinernes Sidevarps vil der inde paa Grunden c. 100—150 m udenfor Løbets Grænser blive rammet nogle Pæle, som ikke vil blive belyste om Natten.  
 (Kort Nr. 134, 133 og 132.)

3257. Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib genudlagt.  
 (U. f. s. Nr. 48/2919. Stockholm 1939.)  
 Fyrskibet *Malmö redd* paa c. 55° 38',<sub>5</sub> N. 12° 57',<sub>0</sub> E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 47/3065 1939.)

3258. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.  
 Ved Kontrolmaalingen den 30. Oktober d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,7 m.  
 c. 54° 50',<sub>6</sub> N. 10° 33',<sub>11</sub> E.  
 (E. f. S. Nr. 45/2934 1939.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3259. (T). Danmark. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden fra 4. til 8. December d. A., begge Dage inklusive, i Farvandet W. for *Samsø*.  
 Skydepladsen begrænses af Breddeparallerne 56° 02' N. og 55° 45' N. samt af Meridianerne 10° 28' E. og 10° 16' E.  
 Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.  
 Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.  
 Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.  
 Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

**3260. (T). Sverige. Kattogat. Kullon—Vinga. Skälderviken og Laholmsbugten. Midlertidig Neutralitetsafmærkning forandret.**

(U. f. s. Nr. 48/2966. Stockholm 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/3070 1939 meddeles, at nedennævnte Forandringer er udført ved den midlertidige Neutralitetsafmærkning i *Skälderviken* og *Laholmsbugten*:

I. Følgende nye Sømærker er udlagt:

a. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 18'_{,60}$  N.  $12^{\circ} 29'_{,50}$  E. i dybt Vand.

b. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 18'_{,37}$  N.  $12^{\circ} 35'_{,40}$  E. i dybt Vand.

c. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 21'_{,22}$  N.  $12^{\circ} 38'_{,34}$  E. i dybt Vand.

d. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 29'_{,13}$  N.  $12^{\circ} 44'_{,99}$  E. i dybt Vand.

II. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 28'_{,83}$  N.  $12^{\circ} 38'_{,45}$  E., NE. for *Hallands Väderö* i dybt Vand, er ombyttet med en rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon.

(E. f. S. Nr. 47/3070 1939. Kort Nr. 131, 102, 100 og 130.)

**3261. (T). Sverige. Kattogat. Skälderviken. Lystønde udlægges.**

(U. f. s. Nr. 48/2967. Stockholm 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid udlægges midlertidigt paa  $56^{\circ} 18'_{,25}$  N.  $12^{\circ} 40'$  E., ved W.-Siden af Neutralitetsløbets Drejning i *Skälderviken*, en sortmalet Lystønde, *Skälderviken*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $12^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mørke  $1,2^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mørke  $9,6^s$ .

(Kort Nr. 131, 102, 100, 130 og 125.)

**3262. (T). Sverige. Kattogat. Laholmsbugten. Lystønde udlægges.**

(U. f. s. Nr. 48/2968. Stockholm 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid udlægges midlertidigt paa  $56^{\circ} 29'_{,55}$  N.  $12^{\circ} 51'_{,50}$  E., ved W.-Siden af Neutralitetsløbets S.-lige Drejning i *Laholmsbugten*, en sortmalet Lystønde, *Laholmsbugten*, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ .

(Kort Nr. 131, 102, 100 og 125.)

**3263. Sverige. Kattogat. Göteborg. Radiomaster opført.**

(U. f. s. Nr. 46/2859. Stockholm 1939.)

To 50 m høje Radiomaster er opført paa følgende Pladser:

a)  $57^{\circ} 41'_{,17}$  N.  $11^{\circ} 53'_{,10}$  E. og b) c. 150 m  $170'_{,5}$  fra a). Varselsbelysningen bestaar af 7 røde Lamper paa hver Mast, 1 i Toppen, næste Lampe 10 m derunder og de øvrige med en indbyrdes Afstand af 6 m. Masternes Højde over Vandet er for a) og b) henholdsvis 64 m og 71 m. Varselsfyrene holdes tændt fra Skumring til Daggry efter Rekvision af Ledelsen ved *Torslanda* Flyveplads.

**3264. Danmark. Limfjorden. Nibe. Vinterafmærkning.**

Sommerafmærkningen i Sejløbet fra *Draget* ind til *Nibe* Havn er inddraget for Vinterperioden og erstattet med sorte Klodsbøjer.

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

**3265. Sverige. Skagerrak. Hjertø Fjord. Grund.**

(U. f. s. Nr. 48/2923. Stockholm 1939.)

En Grund med 8 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa  $57^{\circ} 57'_{,88}$  N.  $11^{\circ} 28'_{,0}$  E.,  $1,98$  Sm  $301'_{,5}$  fra *Eggskär* Fyr.

(Kort Nr. 92.)

**3266. Sverige. Skagerrak. Urskär—Havstenssund, Kosterfjorden og Strömstad Indløb. Forandring i Fyrbelysning og Afmærkning.**

(U. f. s. Nr. 41/2624 og Nr. 45/2797. Stockholm 1939.)

I. Nye Fyr.

a) Paa SW.-Pynten af Skæret *Stora Plogjärnet* (c. 460 m  $160^{\circ}$  fra Lodsudkigsstationen i *Ramnö*) er paa c.  $58^{\circ} 34'_{,4}$  N.  $11^{\circ} 04'_{,2}$  E. tændt et Fyr, *Plogjärnet*, der viser hvidt,

rødt og grønt Gruppeblink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9,5 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt, ottekantet Fyrskur paa Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 246° til 271°. | 4. Grønt i Pej. fra 356° til 71°. |
| 2. Hvidt i — - 271° - 281°.        | 5. Hvidt i — - 71° - 74°.         |
| 3. Rødt i — - 281° - 356°.         | 6. Rødt i — - 74° - 111°.         |

b) Paa Klippen *Väcker S.* for *Havstenssund* er paa 58° 42',<sub>94</sub> N. 11° 09',<sub>78</sub> E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppeblink, Fire-Blink hver 12<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13,5 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Taarn med 2 sorte Tværstriber. Fyret lyser som følger:

- |                                   |                                  |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 324° til 16°. | 5. Hvidt i Pej. fra 70° til 85°. |
| 2. Hvidt i — - 16° - 19°.         | 6. Rødt i — - 85° - 99°.         |
| 3. Rødt i — - 19° - 34°.          | 7. Grønt i — - 99° - 285°.       |
| 4. Grønt i — - 34° - 70°.         | 8. Rødt i — - 285° - 324°.       |

c) Paa SW.-Pynten af *Øen Bissen* er paa 58° 48',<sub>18</sub> N. 11° 09',<sub>57</sub> E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppeblink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8,5 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Taarn. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra Land til 328°. | 5. Grønt i Pej. fra 125° til 140°. |
| 2. Hvidt i — - 328° - 330½°.       | 6. Hvidt i — - 140° - 143°.        |
| 3. Rødt i — - 330½° - 346°.        | 7. Rødt i — - 143° - 156°.         |
| 4. Hvidt i — - 346° - 125°.        | (uforstærket).                     |

d) Paa *Stora Sneholms E.*-ligste Pynt er paa 58° 55',<sub>35</sub> N. 11° 03',<sub>97</sub> E. tændt et Fyr, *Sneholm Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 12,5 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn, foroven forsynet med et sort Bælte. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 123° til 167°. | 6. Rødt i Pej. fra 250° til 292°. |
| 2. Hvidt i — - 167° - 182°.        | 7. Grønt i — - 292° - 334½°.      |
| 3. Rødt i — - 182° - 191°.         | 8. Hvidt i — - 334½° - 338°.      |
| 4. Grønt i — - 191° - 248°.        | 9. Rødt i — - 338° - 347°.        |
| 5. Hvidt i — - 248° - 250°.        | 10. Grønt i — - 347° - 33°.       |

e) Paa en Pynt paa *Södra Långö E.*-Side er paa 58° 56',<sub>43</sub> N. 11° 07',<sub>82</sub> E. tændt et Fyr, *Södra Långö, nedre*, der er Forfyr for *Södra Långö, övre*, Fyr, og som viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrlanterne paa hvidt, firkantet Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra Land til 220°. | 3. Hvidt i Pej. fra 315° til 321°. |
| 2. Grønt i — - 220° til 315°.      | 4. Rødt i — - 321° - 340°.         |

f) Paa den S.-ligste Del af *Södra Långö* er paa 58° 56',<sub>18</sub> N. 11° 07',<sub>98</sub> E. tændt et Fyr, *Södra Långö, övre*, Bagfyr for *Södra Långö, nedre*, Fyr, og som viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. Fyrrpæl paa hvidt, firkantet Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra Land til 180°. | 3. Hvidt i Pej. fra 200° til 250°. |
| 2. Rødt i — - 180° til 200°.       |                                    |

Holdt overet i Pejling 161½° leder Fyrene *Södra Långö, övre* og *nedre*, klart gennem hele *Långörön* forbi *Tjurholmens NE.*-Pynt, men *ikke* forbi 3 m-Grunden c. 260 m N. for denne Pynt.

g) Paa det SE.-ligste af Skærene *Tjurholmsknappar* er paa 58° 58',<sub>58</sub> N. 11° 05',<sub>92</sub> E. tændt et Fyr, *Tjurholmsknappen Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppeblink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                 |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 194° til 236°. | 6. Rødt i Pej. fra 28° til 66°. |
| 2. Hvidt i — - 236° - 323°.        | 7. Grønt i — - 66° - 74°.       |
| 3. Rødt i — - 323° - 356°.         | 8. Hvidt i — - 74° - 107°.      |
| 4. Grønt i — - 356° - 22½°.        | 9. Rødt i — - 107° - 117°.      |
| 5. Hvidt i — - 22½° - 28°.         |                                 |

## 2. Forandring af Fyr.

a) Den hvide Sektor af Fyret *Ramskär* paa  $58^{\circ} 45',_6$  N.  $10^{\circ} 59',_7$  E. mellem  $220^{\circ}$  og  $339^{\circ}$  er forandret, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra $220^{\circ}$ til $263^{\circ}$ . | 3. Rødt i Pej. fra $272^{\circ}$ til $279^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $263^{\circ}$ - $272^{\circ}$ .        | 4. Hvidt i — - $279^{\circ}$ - $339^{\circ}$ .       |
- Iøvrigt uforandret.

b) Fyret *Havstenssund, södra*, paa  $58^{\circ} 45',_3$  N.  $11^{\circ} 10',_8$  E. er forandret til at lyse, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra Land til $13^{\circ}$ .   | 4. Grønt i Pej. fra $179^{\circ}$ til $188\frac{1}{2}^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $13^{\circ}$ - $40^{\circ}$ .   | 5. Hvidt i — - $188\frac{1}{2}^{\circ}$ - $190^{\circ}$ .        |
| 3. Hvidt i — - $40^{\circ}$ - $179^{\circ}$ . | 6. Rødt i — - $190^{\circ}$ - $195^{\circ}$ .                    |
- Iøvrigt uforandret.

c) Fyret *Havstenssund, norra*, paa  $58^{\circ} 45',_9$  N.  $11^{\circ} 11',_1$  E. er forandret til at vise rødt Lys. Iøvrigt uforandret.

Ledefyrene *Havstenssund, södra*, og *norra*, leder, holdt overet i Pejling  $14^{\circ}$ , med rødt Lys klart mellem *Vassholmens* Landgrund og Skæret *Vakupp* samt videre W. om Skæret *Väcker* med dets nybyggede Fyr.

d) *Vattenholmen* Fyr paa  $58^{\circ} 52',_6$  N.  $11^{\circ} 06',_5$  E. er forandret til at lyse, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra $337^{\circ}$ til $5^{\circ}$ .     | 5. Grønt i Pej. fra $38^{\circ}$ til $103^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $5^{\circ}$ - $13^{\circ}$ .             | 6. Hvidt i — - $103^{\circ}$ - $115^{\circ}$ .       |
| 3. Rødt i — - $13^{\circ}$ - $18^{\circ}$ .             | 7. Rødt i — - $115^{\circ}$ - $150^{\circ}$ .        |
| 4. Formærket i Pej. fra $18^{\circ}$ til $38^{\circ}$ . |  |
- Iøvrigt uforandret.

e) *Käbblingarne* Fyr paa  $58^{\circ} 54',_9$  N.  $11^{\circ} 05',_6$  E. er forandret til at lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $186^{\circ}$ til $202^{\circ}$ . | 3. Hvidt i Pej. fra $33^{\circ}$ til $60^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $202^{\circ}$ - $33^{\circ}$ .        | 4. Rødt i — - $60^{\circ}$ - $75^{\circ}$ .         |
- Iøvrigt uforandret.

f) Ved Fyret *Likholmen* paa  $58^{\circ} 55',_5$  N.  $11^{\circ} 06',_7$  E. er Fyrkarakteren ændret til Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. Fyret er iøvrigt forandret til at lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $212^{\circ}$ til $243^{\circ}$ .              | 6. Rødt i Pej. fra $34\frac{1}{2}^{\circ}$ til $55^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $243^{\circ}$ - $248\frac{1}{2}^{\circ}$ .          | 7. Grønt i — - $55^{\circ}$ - $67^{\circ}$ .                  |
| 3. Rødt i — - $248\frac{1}{2}^{\circ}$ - $324^{\circ}$ .           | 8. Hvidt i — - $67^{\circ}$ - $72^{\circ}$ .                  |
| 4. Grønt i — - $324^{\circ}$ - $31\frac{1}{2}^{\circ}$ .           | 9. Rødt i — - $72^{\circ}$ - $85^{\circ}$ .                   |
| 5. Hvidt i — - $31\frac{1}{2}^{\circ}$ - $34\frac{1}{2}^{\circ}$ . |   |

## 3. Nedlægning af Fyr.

Følgende Fyr er nedlagt:

<i>Bissen, södra</i>	paa $58^{\circ} 48',_2$ N. $11^{\circ} 09',_6$ E.
<i>Bissen, norra</i>	— $58^{\circ} 48',_3$ N. $11^{\circ} 09',_6$ E.
<i>Felgdholmen</i>	— $58^{\circ} 52',_9$ N. $11^{\circ} 03',_8$ E.
<i>Långö</i>	— $58^{\circ} 58',_0$ N. $11^{\circ} 06',_5$ E.
<i>Mjölketången</i>	— $58^{\circ} 57',_8$ N. $11^{\circ} 07',_4$ E.
<i>Tjurholmen</i>	— $58^{\circ} 59',_1$ N. $11^{\circ} 06',_1$ E.

## 4. Oprettelse af faste Sømærker.

Paa Pladserne for en Del af de nedlagte Fyr er oprettet faste Sømærker, som følger:

a) paa *Bissen, södra*: Et hvidt Sømærke bestaaende af en lodret stillet, rektangulær Tavle.

b) paa *Bissen, norra*: En hvid Varde (det nedlagte Fyrs Betontaarn).

c) paa *Långö*: En hvid Varde (det nedlagte Fyrs Granitfundament).

d) paa *Tjurholmen*: En Varde, hvis øverste Trediedel er sort, det øvrige hvidt (det nedlagte Fyrs Betonvarde).

(Kort Nr. 92.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3267. Svalbard. W.-Spitsbergen. Magdalenefjord. Oplysning om Grunds Plads.**  
(N. f. S. Nr. 43/4190. Berlin 1939.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/2279 1939 oplyses, at Pladsen for den fundne Grund udfor *Magdalenefjord* er  $79^{\circ} 36' N.$   $10^{\circ} 33' E.$ ,  $4_{,15}$  Sm  $225^{\circ}$  fra SW.-Pynten af *Gurnerdsneset*. Dybden paa Grunden er  $5_{,5}$  m.
- 3268. Norge. Senja W.-Kyst. Hjelmen Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 27. Oslo 1939.)  
Paa *Senja W.-Side* er paa  $69^{\circ} 09' 30'' N.$   $16^{\circ} 51' 06'' E.$  tændt et nyt Fyr, *Hjelmen Fyr*, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0_{,5}^s$ , Mørke  $4_{,5}^s$ . Flammens Højde:  $16_{,0}$  m. Synsvidde:  $7_{,5}$  Sm. Fyrlanterne paa et lille Træhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 10. August—26. April.
- 3269. Norge. Senja W.-Kyst. Leikneset Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 27. Oslo 1939.)  
Paa *Senja W.-Side* er paa  $69^{\circ} 13' 26'' N.$   $16^{\circ} 53' 12'' E.$  tændt et nyt Fyr, *Leikneset Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde:  $22_{,0}$  m. Synsvidde:  $8_{,5}$  m for hvidt,  $5_{,8}$  m for rødt og  $4_{,5}$  m for grønt Lys. Lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:
- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra $321^{\circ}$ til $358^{\circ}$ . | 7. Rødt i Pej. fra $121^{\circ}$ til $160^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $358^{\circ}$ - $11^{\circ}$ .         | 8. Hvidt i — - $160^{\circ}$ - $170^{\circ}$ .       |
| 3. Rødt i — - $11^{\circ}$ - $82^{\circ}$ .           | 9. Grønt i — - $170^{\circ}$ - $175^{\circ}$ .       |
| 4. Hvidt i — - $82^{\circ}$ - $86^{\circ}$ .          | 10. Hvidt i — - $175^{\circ}$ - $201^{\circ}$ .      |
| 5. Grønt i — - $86^{\circ}$ - $92^{\circ}$ .          | 11. Rødt i — - $201^{\circ}$ - $211^{\circ}$ .       |
| 6. Hvidt i — - $92^{\circ}$ - $121^{\circ}$ .         |  |
- Brændetid: 10. August—26. April.
- 3270. Norge. Andfjorden. Myrfløsan Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 25. Oslo 1939.)  
Paa  $69^{\circ} 05' 41'' N.$   $16^{\circ} 04' 15'' E.$  er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $9^s$ . Flammens Højde:  $10_{,5}$  m. Synsvidde: 8 Sm. Fyrlanterne paa Stativ paa Toppen af Varde. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 10. August—26. April.
- 3271. Norge. Gåsvær. Kalvskjør Varde. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)  
Paa *Kalvskjør Varde* paa  $66^{\circ} 03' 51'' N.$   $12^{\circ} 03' 13'' E.$  er tændt et nyt Fyr, *Gåsvær Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde:  $5_{,0}$  m. Synsvidde:  $8_{,5}$  Sm for hvidt,  $5_{,8}$  Sm for rødt og  $4_{,5}$  Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Varden. Fyret lyser, som følger:
- |  |  |
|--|--|
| 1. Rødt i Pej. fra $40^{\circ}$ til $54^{\circ}$ . | 6. Rødt i Pej. fra $247^{\circ}$ til $261^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $54^{\circ}$ - $214^{\circ}$ .      | 7. Grønt i — - $261^{\circ}$ - $295^{\circ}$ .       |
| 3. Rødt i — - $214^{\circ}$ - $229^{\circ}$ .      | 8. Hvidt i — - $295^{\circ}$ - $306^{\circ}$ .       |
| 4. Grønt i — - $229^{\circ}$ - $240^{\circ}$ .     | 9. Rødt i — - $306^{\circ}$ - $341^{\circ}$ .        |
| 5. Hvidt i — - $240^{\circ}$ - $247^{\circ}$ .     |  |
- Brændetid: 1. August—5. Maj.
- 3272. Norge. Vefsenfjord. Brunoset Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)  
I *Vefsenfjord* paa  $66^{\circ} 00' 15'' N.$   $12^{\circ} 56' 13'' E.$  er tændt et nyt Fyr, *Brunoset Fyr*, der viser hvidt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink  $0_{,5}^s$ , Mørke  $4_{,5}^s$ . Flammens Højde:  $4_{,5}$  m. Synsvidde:  $5_{,5}$  Sm. Fyrlanterne paa et lille Træhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 29. Juli—8. Maj.



**3273. Norge. Vøfsenfjord. Bjørga Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)

I *Vøfsenfjord* paa  $65^{\circ} 55' 43''$  N.  $12^{\circ} 41' 22''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Bjørga Fyr*, der viser hvidt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde:  $14,0$  m. Synsvidde:  $5,5$  Sm. Fyrlanterne paa et lille Træhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 29. Juli—8. Maj.

**3274. Norge. Husvær. Dragan Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)

Paa W.-Pynten af W.-lige *Dragan* er paa  $65^{\circ} 55' 40''$  N.  $12^{\circ} 10' 43''$  E. tændt et nyt Fyr, *Dragan Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde:  $3,5$  m. Synsvidde:  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. Lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Rødt i Pej. fra $43^{\circ}$ til $57^{\circ}$ . | 4. Rødt i Pej. fra $175^{\circ}$ til $189^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $57^{\circ}$ - $170^{\circ}$ .      | 5. Grønt i — - $189^{\circ}$ - $201^{\circ}$ .       |
| 3. Hvidt i — - $170^{\circ}$ - $175^{\circ}$ .     | 6. Rødt i — - $201^{\circ}$ - $218^{\circ}$ .        |

Brændetid: 1. August—5. Maj.

**3275. Norge. Husværleia. Kreppa Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)

Syd for *Buøyene* er paa  $65^{\circ} 55' 14''$  N.  $12^{\circ} 09' 06''$  E. tændt et nyt Fyr, *Kreppa Fyr*, der viser rødt Et-Blink c. hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ . Flammens Højde:  $2,5$  m. Synsvidde:  $3,5$  Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 1. August—5. Maj.

**3276. Norge. Husværleia. Midtre Kreppaholmen Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 25. Oslo 1939.)

Paa Holmen S. for *Kreppa Fyr* er paa  $65^{\circ} 55' 09''$  N.  $12^{\circ} 09' 03''$  E. tændt et nyt Fyr, *Midtre Kreppaholmen Fyr*, der viser grønt Et-Blink c. hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ . Flammens Højde:  $5,0$  m. Synsvidde:  $2,5$  Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 1. August—5. Maj.

**3277. Norge. Husværleia. Husvær hamn Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)

Paa  $65^{\circ} 54' 53''$  N.  $12^{\circ} 08' 18''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Husvær hamn*, der viser rødt Et-Blink c. hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ . Flammens Højde:  $2,5$  m. Synsvidde:  $3,5$  Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 1. August—5. Maj.

**3278. Norge. Blomsøj. Langneset Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)

Paa  $65^{\circ} 52' 33''$  N.  $12^{\circ} 15' 30''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Langneset Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde:  $7,5$  Sm for hvidt,  $4,8$  Sm for rødt og  $3,7$  Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $25^{\circ}$ til $31^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pej. fra $199^{\circ}$ til $205^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $31^{\circ}$ - $33^{\circ}$ .        | 5. Rødt i — - $205^{\circ}$ - $212^{\circ}$ .         |
| 3. Rødt i — - $33^{\circ}$ - $199^{\circ}$ .        |   |

Brændetid: 1. August—5. Maj.

**3279. Norge. Vøfsen. Alterneset Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)

*Alterneset Fyr* paa  $65^{\circ} 53',8$  N.  $13^{\circ} 08',0$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $118^{\circ}$ til $127^{\circ}$ . | 4. Hvidt i Pej. fra $202^{\circ}$ til $331^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $127^{\circ}$ - $179^{\circ}$ .       | 5. Rødt i — - $331^{\circ}$ - $338^{\circ}$ .         |
| 3. Rødt i — - $179^{\circ}$ - $202^{\circ}$ .        |   |

Iøvrigt uforandret.

**3280. Norge. Tjøttafjord. Pålholmen Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)

Paa  $65^{\circ} 48' 44''$  N.  $12^{\circ} 30' 15''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Pålholmen Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 12,5 m. Synsvide: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $41^{\circ}$ til $50^{\circ}$ . | 6. Hvidt i Pej. fra $131^{\circ}$ til $147^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $50^{\circ}$ - $63^{\circ}$ .       | 7. Grønt i — - $147^{\circ}$ - $199^{\circ}$ .        |
| 3. Grønt i — - $63^{\circ}$ - $80^{\circ}$ .       | 8. Hvidt i — - $199^{\circ}$ - $213^{\circ}$ .        |
| 4. Rødt i — - $80^{\circ}$ - $85^{\circ}$ .        | 9. Rødt i — - $213^{\circ}$ - $225^{\circ}$ .         |
| 5. Grønt i — - $85^{\circ}$ - $131^{\circ}$ .      |   |

Brændetid: 29. Juli—8. Maj.

**3281. Norge. Nord-Frøya. Håholmen Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 25. Oslo 1939.)

Paa  $63^{\circ} 46' 31''$  N.  $8^{\circ} 37' 17''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Håholmen Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 9,5 m. Synsvide: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $76^{\circ}$ til $97^{\circ}$ . | 4. Hvidt i Pej. fra $258^{\circ}$ til $265^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $97^{\circ}$ - $120^{\circ}$ .      | 5. Grønt i — - $265^{\circ}$ - $276^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - $120^{\circ}$ - $258^{\circ}$ .      |   |

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**3282. Norge. Nord-Frøya. Bratholmbåen Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 25. Oslo 1939.)

Paa  $63^{\circ} 47' 12''$  N.  $8^{\circ} 37' 54''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Bratholmbåen Fyr*, der viser grønt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,5 m. Synsvide: 2,6 Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**3283. Norge. Nord-Frøya. Kalvøyskjæret Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 25. Oslo 1939.)

Paa  $63^{\circ} 48' 08''$  N.  $8^{\circ} 40' 28''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Kalvøyskjæret Fyr*, der viser hvidt Et-Blink c. hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,0 m. Synsvide: 5,5 Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**3284. Norge. Nord-Frøya. Båtvika Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 25. Oslo 1939.)

Paa  $63^{\circ} 48' 09''$  N.  $8^{\circ} 41' 55''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Båtvika Fyr*, der viser rødt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,8 m. Synsvide: 3,5 Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**3285. Norge. Korsfjorden. Austerfjorden Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)

Paa *Sælevikneset* er paa  $60^{\circ} 10' 28''$  N.  $5^{\circ} 05' 30''$  E. tændt et nyt Fyr, *Austerfjorden Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 9,0 m. Synsvide: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Lille Jernhus paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $163^{\circ}$ til $169^{\circ}$ . | 3. Hvidt i Pej. fra $336^{\circ}$ til $351^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $169^{\circ}$ - $336^{\circ}$ .       | 4. Rødt i — - $351^{\circ}$ - $6^{\circ}$ .           |

Brændetid: 1. Juli—10. Juni.

**3286. Norge. Hidra. Kringen NE. Siregrunnen. Lys- og Fløjtetønde udlagt. Stage udlagt.**

(E. f. S. Nr. 20/1194. Oslo 1939.)

E. f. S. Nr. 49/3212 1939 annulleres og erstattes med:

1. En sortmalet Lys- og Fløjtetønde *Siregrunnen*, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt i 29 m Vand paa  $58^{\circ} 15' 30''$  N.  $6^{\circ} 23' 10''$  E., 1820 m  $178^{\circ}$  fra *Egdeholmen Fyr*.

2. En rød Stage er udlagt i S.-Kanten af *Rasmusgrund* i 26 m Vand paa  $58^{\circ} 16' 12''$  N.  $6^{\circ} 19' 33''$  E., 3500 m  $262^{\circ}$  fra *Egdeholmen Fyr*.

(Kort Nr. 92.)

**3287. Norge. Lista. Brækneholmen Fyr forandret.**

(K. f. F. Nr. 26. Oslo 1939.)

Brekneholmen Fyr paa  $58^{\circ} 05',_5$  N.  $6^{\circ} 35',_4$  E. er forandret saaledes, at Synsviddens for hvidt og rødt Lys er forøget til henholdsvis  $8',_5$  og  $5',_8$  Sm. Fyret viser endvidere rødt Lys i Pejling fra  $130^{\circ}$  til  $155^{\circ}$ .

Iøvrigt uforandret.

**3288. (P). England. Themsen Munding. Grundt Vand.**

(N. t. M. Nr. 2374. London 1939.)

Dybder paa mellem  $3',_7$  m og  $5',_5$  m rapporteres at findes mellem *Knock John* Lystønde ( $51^{\circ} 32' (30'')$  N.  $1^{\circ} 11' (10'')$  E.) og *East Knob Tønde* ( $51^{\circ} 31' (40'')$  N.  $1^{\circ} 08' (40'')$  E.).

**3289. Skotland. Firth of Forth. Skibsfartshindringer. Advarsel.**

(B. a. Z. Nr. 251/3246. 's-Gravenhage 1939.)

E. f. S. Nr. 7/503, 10/736, 15/1099, 17/1316, 25/1859, 32/2351 og 38/2654 1939 annulleres, idet de deri nævnte Skibsfartshindringer med tilhørende Afmærkning er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.

Opmærksomheden henledes paa, at man ved Anduvningen af *Firth of Forth* skal holde Udkig efter det kendte Undersøgelsessignal 3 røde Balloner (Lanterner) lodret for hinanden paa Kystvagtstationer og krydsende Undersøgelsesfartøjer. (Se iøvrigt Indersiden af Forsidebindet til en hvilken som helst *Admiralty Sailing Directions*).

(E. f. S. Nr. 49,3215 1939.)

(Se Tillæg.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

**3290. England. S.-Kyst. Spithead Anduvning. Lystønder inddraget.**

(N. t. M. Nr. 2364. London 1939.)

De to sorte Lystønder, der var midlertidig udlagt henholdsvis E. og SW. for *Nab Taarn*, er inddraget.

*Nab Taarn*: c.  $50^{\circ} 40'$  N.  $0^{\circ} 57'$  W.

(E. f. S. Nr. 31/2289 1939.)

**3291. England S.-Kyst. Spithead. Skibsfartshindringer. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 2193. London 1939.)

E. f. S. Nr. 40/2703 1939 annulleres, idet de deri nævnte Skibsfartshindringer med tilhørende Afmærkning er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.

Opmærksomheden henledes paa, at man ved Anduvningen af *Spithead* skal holde Udkig efter det kendte Undersøgelsessignal 3 røde Balloner (Lanterner) lodret for hinanden paa Kystvagtstationer og krydsende Undersøgelsesfartøjer. (Se iøvrigt Indersiden af Forsidebindet til en hvilken som helst *Admiralty Sailing Directions*).

**3292. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Skibsfartshindringer. Advarsel.**

(B. a. Z. Nr. 251/3244. 's-Gravenhage 1939.)

E. f. S. Nr. 42/2796 1939 annulleres, idet de deri nævnte Skibsfartshindringer med tilhørende Afmærkning er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.

Opmærksomheden henledes paa, at man ved Anduvningen af *Plymouth Sound* skal holde Udkig efter det kendte Undersøgelsessignal 3 røde Balloner (Lanterner) lodret for hinanden paa Kystvagtstationer og krydsende Undersøgelsesfartøjer. (Se iøvrigt Indersiden af Forsidebindet til en hvilken som helst *Admiralty Sailing Directions*).

**3293. (T). England W.-Kyst. Bristol Channel. Milford Haven Anduvning. Skydeøvelser.**

(N. t. M. Nr. 2376. London 1939.)

E. f. S. Nr. 48/3133 annulleres og erstattes med:

Indtil videre vil der blive afholdt Skydeøvelser i et Omraade, som begrænses af en Linie, der fra Pladsen:  $51^{\circ} 39' 00''$  N.  $5^{\circ} 03' 12''$  W. gaar  $2,75$  Sm i Retning  $270^{\circ}$ , derfra  $1,7$  Sm i Retning  $217^{\circ}$ , derfra  $4,0$  Sm i Retning  $174^{\circ}$ , derfra  $8,8$  Sm i Retning  $105^{\circ}$ , derfra i Retning  $340^{\circ}$  til Kysten.

Naar der skydes, vil der paa passende Steder om Dagen blive vist røde Flag og om Natten røde Lanterner.

**3294. England W.-Kyst. Milford Haven. Skibsfartshindringer. Advarsel.**

(B. a. Z. Nr. 251/3245. 's-Gravenhage 1939.)

E. f. S. Nr. 33/2448 1939 annulleres, idet de deri nævnte Skibsfartshindringer med tilhørende Afmærkning er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.

Opmærksomheden henledes paa, at man ved Anduvningen af *Milford Haven* skal holde Udkig efter det kendte Undersøgelsessignal 3 røde Balloner (Lanterner) lodret for hinanden paa Kystvagtstationer og krydsende Undersøgelsesfartøjer. (Se iøvrigt Indersiden af Forsidebindet til en hvilken som helst *Admiralty Sailing Directions*).

**3295. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Skibsfartshindring. Advarsel.**

(B. a. Z. Nr. 251/3246. 's-Gravenhage 1939.)

E. f. S. Nr. 46/3023 1939 annulleres, idet de deri nævnte Skibsfartshindringer med tilhørende Afmærkning er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.

Opmærksomheden henledes paa, at man ved Anduvningen af *Firth of Clyde* skal holde Udkig efter det kendte Undersøgelsessignal 3 røde Balloner (Lanterner) lodret for hinanden paa Kystvagtstationer og krydsende Undersøgelsesfartøjer. (Se iøvrigt Indersiden af Forsidebindet til en hvilken som helst *Admiralty Sailing Directions*).

**3296. Orkney Øerne. Skibsfartshindringer. Advarsel.**

(B. a. Z. Nr. 251/3246. 's-Gravenhage 1939.)

E. f. S. Nr. 26/1938 annulleres, idet de deri nævnte Skibsfartshindringer er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.

Kontrolstation findes i *Kirkwall*.

(E. f. S. Nr. 38/2659 1939.)

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**

**3297. Afrika W.-Kyst. Gambia Floden Indløb. Forandring af Fyrbelysning og Afmærkning udsat.**

(N. t. M. Nr. 2369. London 1939.)

Den i E. f. S. Nr. 35/2610 1939 meddelte Inddragning af *Gambia* Fyrskib samt Udlægning af Fyr- og Klokkebaade er udsat indtil videre.

c.  $13^{\circ} 34'$  N.  $16^{\circ} 48'$  W.

(E. f. S. Nr. 35/2610 1939.)

**3298. Afrika W.-Kyst. Lagos Havn. Spærring udlagt. Sejladsforskrift.**

(B. a. Z. Nr. 248/3212. 's-Gravenhage 1938.)

I Indløbet til *Lagos* Havn, fra Hovedet af „*West Training Wall*“ er i E.-lig Retning til „*East Mole*“, tæt ved den røde Tønde „*Spit*“, udlagt en Spærring. Skibe maa ikke løbe ind i eller forlade Havnen, før det for dem bestemte Signal vajer paa Signalmasten paa „*East Mole*“.

c.  $6^{\circ} 23',8$  N.  $3^{\circ} 24'$  E.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

### 3299. Virgin Islands. St. Croix SW. Ankerplads S. Oplysning om Grunde.

(N. t. M. Nr. 2362. London 1939.)

Nedennævnte Dybder findes paa de anførte Pladser i Forhold til *South-West Cape Fyr*, der er beliggende paa c. 17° 41' N. 64° 54' W.:

11,0 m 2,1 Sm 189°	fra Fyret.	5,0 m 3,1 Sm 115°	fra Fyret.
9,1 m 1,65 -	150° -	5,0 m 3,35 -	112½° -
5,0 m 1,3 -	130° -	4,1 m 3,53 -	108° -
6,0 m 2,0 -	131½° -	5,0 m 3,7 -	110° -
5,0 m 2,1 -	122½° -		

### 3300. Brasilien. Baía de Paranaguá. Ilha do Mel. Radiofyr oprettet.

(A. a. l. N. Nr. 17/93. Rio de Janeiro 1939)

I Nærheden af *Cassial Fyr* er paa 25° 29' 40" S. 48° 19' 45" W. oprettet et Radiofyr: *Paranaguá Radiofyr*. Radiofrekvens: 291,5 kc/s (1030 m). Typ: A 2. Tonfrekvens: 850 c/s. Distance: c. 200 Sm. Signalet er, som følger:

a. Bogstaverne PXV, 2 Gange.....	13,42 s.
b. Pause.....	0,68 s.
c. 4 Streger hver af en Varighed paa 8 <sup>s</sup> . og adskilt med en Pause paa 0,25 <sup>s</sup> .....	32,75 s.
d. Pause.....	0,25 s.
e. Bogstaverne PXV, 1 Gang.....	6,37 s.
f. Pause.....	6,53 s.
Periode.....	1 m.
2 Gentagelser af Signalet.....	1 m. 53,17 s.
Pause.....	4 m. 06,53 s.
Total Periode.....	6 m.

Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 5<sup>m</sup> af hver Time.

Klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 10<sup>m</sup>, 16<sup>m</sup>, 40<sup>m</sup> og 46<sup>m</sup>.

Endvidere afgives Signalet efter Anmodning fra Skibe.

Radiofyret bestaar af to, 60 m høje Jernbetontaarne, der er hvide og røde, vandret sribede. Set ude fra Søen ser de ud som en Bygning. Fra Taarnene vises røde, faste Fyr med en Synsvide af 6 Sm.

### 3301. Brasilien. Pôrto do Rio Grande. Vrag uskadeliggjort.

(A. a. l. N. Nr. 17/85. Rio de Janeiro 1939.)

Nedennævnte Vrag, der ligger sunket i vedføjede Afstande og Retninger fra *Molhe Leste Fyr*, som er beliggende paa c. 32° 11' S. 52° 05' W., er uskadeliggjort:

a. 0,3 Sm 295°.	c. 0,28 Sm 261°.
b. 0,3 Sm 282°.	d. 0,31 Sm 250°.

### 3302. Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. Cerros Island. Fyrs Plads.

(N. t. M. Nr. 2050. London 1939.)

*Cerros Island Fyr* er beliggende c. 0,4 Sm 99° fra den i Kortet angivne Plads. Fyrets Plads er c. 28° 21' N. 115° 12' W., 5 Sm 8° fra *Gill Peak*.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

### 3303. Spanien S.-Kyst. Cartagena Havn Anduvning. Oplysning om Vrag.

(B. a. Z. Nr. 247/3198. 's-Gravenhage 1939.)

Den i E. f. S. Nr. 20/1513 1939 meddelte Spærring af Løbet mellem E.-Spidsen af *Escombrera Island* og *Aguilones Point* foraarsages af et for Sejladsen farligt Vrag, der ligger sunket c. 0,2 Sm 34° fra *Escombrera Fyr*. Omkring Vraget, der vil blive fjernet, ligger 4 Mærketønder. Om Natten afmærkes Vraget med et hvidt, fast Lys.

*Escombrera Fyr*: c. 37° 33',5 N. 0° 58' W.

(E. f. S. Nr. 20/1513 1939.)

**3304. Sicilien S. Pelagisko Øer. Isola di Linosa. Fyr forandret.**

(B. a. Z. Nr. 248/3210. 's-Gravenhage 1939.)

*Punta Beppe Tuccio* Fyr paa c.  $35^{\circ} 52' N.$   $12^{\circ} 53' E.$ , der viste hvidt Et-Blink, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,5^s$ , kort Pause  $2,0^s$ , Blink  $0,5^s$ , kort Pause  $2,0^s$ , Blink  $0,5^s$ , kort Pause  $2,0^s$ , Blink  $0,5^s$ , lang Pause  $7,0^s$ . Synsvidde: 16 Sm.

Iøvrigt uforandret.

**3305. Malta. Valetta. Skibsfartshindringer. Advarsel.**

(B. a. Z. Nr. 251/3247. 's-Gravenhage 1939.)

Skibsfartshindringerne i Indløbet til *Grand Harbour* og *Marsamxelt Harbour* med tilhørende Afmærkning er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.

Opmærksomheden henledes paa, at man ved Anduvningen skal holde Udkig, efter det kendte Undersøgelsessignal 3 røde Balloner (Lanterner) lodret for handen paa Kystvagstationer og krydsende Undersøgelsesfartøjer. (Se iøvrigt Undersiden af Forsidebindet til en hvilkensomhelst *Admiralty Sailing Directions*).

(E. f. S. Nr. 42/2815 1939.)

**3306. Adriaterhavet. Jugoslavien. Canale di Zara. Tre Sorelle (Tri Sestrice) Skær. Afmærkning ombyttet.**

(O. z. P. Nr. 10/287. Split 1939.)

Den ved Skæret *Tre Sorelle* paa c.  $44^{\circ} 11',5 N.$   $14^{\circ} 59',0 E.$  udlagte Fadtønde er ombyttet med en sort- og rødmalet Stumtønde med Topbetegnelse.

(E. f. S. Nr. 13/682 1939.)

**3307. Adriaterhavet. Jugoslavien. Kastelanski Zaliv. Port Divulje Anduvning. Forbudt Omraade.**

(O. z. P. Nr. 10/285. Split 1939.)

Sejlads og Ankring er strengt forbudt indenfor et Omraade, hvis Grænser er, som følger:

Mod N.: Kysten af *Port Divulje* og Breddeparallelens gennem *Kapel St. Clara*, (NE. for *Port Divulje*).

Mod S.: N.-Kysten af Øen *Ciovo*.

Mod E.: Meridianen  $16^{\circ} 19',6 E.$  (Meridianen gennem en kendelig, stor gul Bygning (Hotel) *W.* for *Kastel Stari*).

Mod W.: Meridianen  $16^{\circ} 16',8 E.$  (Meridianen gennem *Mlinice* eller *Trogirski* Mølle NW. for *Port Divulje*).

**3308. Grækenland. Patras Bugt. Advarsel.**

(A. a. N. Nr. 98(35). Athènes 1939.)

Under Passage af Snævringen ved *Rion—Antiron* skal alle Skibe holde sig nøje midt i Strædet for at undgaa de forskellige Hindringer og Kabler, der fra begge Sider strækker sig ud i Farvandet.

c.  $38^{\circ} 20' N.$   $21^{\circ} 46' E.$ **3309. Grækenland. Kalamata Bugt. Kalamata. Fyrbelysning forandret.**

(A. a. N. Nr. 92(32). Athènes 1939.)

1. Den røde Lystønde med rødt, fast Lys, der var udlagt for Yderenden af Arbejdsomraadet ved S.-lige Bølgebryder, er inddraget.

2. Paa Yderenden af den forlængede S.-lige Bølgebryder er midlertidigt tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Indgaaende Skibe skal holde sig mindst 15 m fra dette Fyr.

3. Det røde, faste Fyr paa det tidligere Hoved af den S.-lige Bølgebryder er slukket.  
c.  $37^{\circ} 01' N.$   $22^{\circ} 07' E.$

**3310. Tyrkiet. Marmarahavet og Sorte Hav. Bosporus, Dardanellerne. Sejladsforskrift.**

(N. t. M. Nr. 2249. London 1939.)

For at undgaa at anrette Skade paa Kysten eller paa mindre Fartøjer skal Skibe gaa med mindst mulig Fart under Passage af nedennævnte Omraader:

a) S. for en Linie fra *Buyukdere* paa c.  $41^{\circ} 09' N.$   $29^{\circ} 02' E.$  til *Umur Bay* og N. for en Linie fra *Seraglio Point* til *Haidar Pasha* paa c.  $41^{\circ} 00' N.$   $29^{\circ} 00' E.$

b) S. for en Linie fra *Gallipoli By* til *Chardak Burnu* paa c.  $40^{\circ} 24' N.$   $26^{\circ} 42' E.$  og N. for en Linie fra *Cape Helles* til *Kum Kale* paa c.  $40^{\circ} 02' N.$   $26^{\circ} 12' E.$

**3311. Palæstina. Haifa. Undersøgelsestjeneste iværksat. Sejldforskrifter.**

(B. a. Z. Nr. 262/3263. 's-Gravenhage 1930.)

Udfor *Haifa* Havn er iværksat en Undersøgelsestjeneste. Til Havnen regnes det Omraade, der ligger indenfor en Afstand af 3 Sm fra det grønne Blinkfyrt paa Hovedet af N.-lige Bølgebryder. Havnen er lukket fra Solnedgang til Solopgang. Ankommende Skibe skal begive sig til Undersøgelingspladsen. Denne begrænses af en Linie, trukket fra et Punkt  $1,75$  Sm  $235^{\circ}$  fra *Acre Fyrtaarn* 1 Sm i Retning  $110^{\circ}$ , derfra  $1,3$  Sm i Retning  $200^{\circ}$ , derfra 1 Sm i Retning  $290^{\circ}$  og derfra til Udgangspunktet.

De Bestemmelser, der gælder for et Ophold i Havnen, er de samme, der allerede tidligere er fremsat for andre Havne, og som i Hovedsagen er optaget i *engelske* Farvandsbeskrivelser paa Indersiden af Omslaget under Titlen: „*Caution when entering British Ports*“.

c.  $32^{\circ} 50' N.$   $35^{\circ} 00' E.$

**3312. Ægypten. Alexandria Harbour. Oplysning om Skibsfartshindringer.**

(B. a. Z. Nr. 251/3248. 's-Gravenhage 1930.)

E. f. S. Nr. 20/1515 1939 annulleres, idet den deri nævnte Undervandshindring med tilhørende Afmærkninger er fjernet.

(E. f. S. Nr. 46/3039 1930.)

**3313. Tunis. Canal des Kerkenah. Fyr tændt. Afmærkning forandret.**

(N. f. S. Nr. 46/4331. Berlin 1939.)

a) Paa c.  $34^{\circ} 44',0 N.$   $10^{\circ} 58',5 E.$ , c.  $6,5$  Sm SE, for *Sidi Mansour* er tændt et hvidt Blinkfyrt, Et-Blink hver 6 s. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde 10 Sm. Sort trebenet Baake.

b) Lystønden paa c.  $34^{\circ} 47' N.$   $10^{\circ} 59' E.$  er inddraget.

c) Den røde Tønde 2 med trekantet Topbetegnelse paa c.  $35^{\circ} 05' N.$   $11^{\circ} 09',2 E.$  er ombyttet med en rød Spirtønde.

**3314. Tunis. Tunis Bugt. Forbudt Omraade. Oplysning om Lods.**

(N. f. S. Nr. 46/4332. Berlin 1939.)

Besejling af *Tunis* Bugt S. for Breddeparallellen  $37^{\circ} N.$  og E. for Meridianen gennem *Cap Carthage* (c.  $10^{\circ} 22' E.$ ) er forbudt uden Lods. Skibe skal vente paa Lods paa *Cap Carthage's* Meridian og N. for  $37^{\circ} N.$  Om Natten er *Tunis* Havn lukket for Skibsfarten.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**

**3315. Bugten ved Aden. Aden Harbour. Skibsfartshindringer. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 2193. London 1939.)

E. f. S. Nr. 35/2615 1939 annulleres, idet de deri nævnte Skibsfartshindringer med tilhørende Afmærkning er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.

Opmærksomheden henledes paa, at man ved Anduvningen skal holde Udkig efter det kendte Undersøgelsessignal 3 røde Balloner (Lanterner) lodret for hinanden paa Kystvagtstationer og krydsende Undersøgelsesfartøjer. (Se iøvrigt Indersiden af Forsidebindet til en hvilkensomhelst *Admiralty Sailing Directions*).

**3316. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Kisimaya Bugt. Mtanga Ya Papa Island. Fyr forandret.**

(B. a. Z. Nr. 249/3226. 's-Gravenhage 1939.)

*Mtanga Ya Papa* Fyr paa c.  $0^{\circ} 26' S.$   $42^{\circ} 31' E.$  er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 4 s., Blink  $0,5$  s., Mørke  $3,5$  s. Synsvidde; 10 Sm. Fyret lyser som følger:

1. Hvidt i Pej. fra  $223^{\circ}$  til  $236^{\circ}$ . 2. Rødt i Pej. fra  $236^{\circ}$  til  $43^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 25/1876 1939.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 3317. Singapore Stræde. Singapore. Keppel Harbour. Skibsfartshindringer, Advarsel.**  
(B. a. Z. Nr. 261/3252. 's-Gravenhage 1939.)  
E. f. S. Nr. 32/2402 1939 annulleres, idet de deri nævnte Skibsfartshindringer sandsynligvis er ombyttet med andre Spærringer, hvorom intet nærmere er kendt.  
(E. f. S. Nr. 45/2989, 48/3159 og 48/3177 1939.)
- 3318. Thailand Bugt (Siam Bugt). Bangkok Bar. Ny Lystønde tændt.**  
(N. t. M. Nr. 124. Bangkok 1939.)  
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>, er udlagt paa 13° 30' (30") N. 100° 37' (50") E. i den indre Ledefyrlinie og c. 800 m 134° fra Skæringslinien mellem den indre og den ydre Ledefyrlinie.
- 3319. Thailand Bugt (Siam Bugt) E.-Kyst. Hin Khong W. Oplysning om Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 128. Bangkok 1939.)  
Vraget af S. S. „*Sapataya*“ ligger sunket paa 12° 40' 00" N. 101° 05' 00" E.
- 3320. (T). Kina. Hongkong Anduvning. Oplysning om forbudte Ankringsomraader.**  
(N. t. M. Nr. 2318. London 1939.)  
I Tilslutning til Bestemmelserne i E. f. S. Nr. 47/3097 1939 om Besejling af *Hongkong* meddeles, at der udfor *Hongkong* findes følgende 2 Omraader, hvor Ankring er forbudt:
- a) i *E.-Lamma Channel*, begrænset  
mod N.: af en Linie fra *Magazine Island* gennem *Makong Island* til *Stanley 162-foot* (49 m) Top,  
mod S.: af en Linie fra *Stanley 162-foot Top* til *Un Kok*,  
mod W.: af en Linie fra *Un Kok* til Toppen af *Lukchau Island* og derfra til *Magazine Island*.  
c. 22° 15' N. 114° 08' E.
- b) i *Tathong Channel*, begrænset  
mod N.: af en Linie fra *Cape Collinson* paa c. 22° 16' N. 114° 16' E. til *Titcham Chau*, derfra i Retning 134° til 22° 14' 00" N 114° 18' 30" E. og derfra i Retning 240° til *Tai Long Head*,  
mod W.: af Kysten mellem *Tai Long Head* og *Cape Collinson*.  
(E. f. S. Nr. 47/3097 1939.)
- 3321. Australien N.-Kyst. Port Darwin. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 2371. London 1939.)  
*Fort Point* Fyr paa c. 12° 28' S. 130° 51' E. er forandret til at lyse, som følger:  
1. Hvidt i Pej. fra 290° til 97°. 2. Rødt i Pej. fra 97° til 115°.  
Iøvrigt uforandret.
- 3322. Stillehavet. Gilbert Islands. Makin. Baake forsvundet.**  
(N. t. M. Nr. 2339. London 1939.)  
Baaken paa c. 3° 02' N. 172° 47' E., c. 2,6 Sm 130° fra *Ramanaba* Baake, er forsvundet.
- 3323. Stillehavet. Gilbert Islands. Tarawa. Bøje inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 2339. London 1939.)  
Den røde Bøje paa c. 1° 22' N. 172° 56' E., c. 0,56 Sm 22° fra Ledebaaken paa *Betio Island*, er inddraget.  
(Se Ekstra Tillæg.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 3324. Sundet S.-lige Indgang. Minespærring udvidet.**  
E. f. S. Nr. 41/2745, 43/2872 og 45/2975 1939 annulleres.  
I Henhold til Meddelelse fra det herværende tyske Gesandtskab er det S. for *Sundets S.-lige Indgang* bekendtgjorte Minefareomraade A blevet udvidet i N.-lig Retning.



De nye Endepunkter for Fareomraadet er følgende:

- |  |   |
|--|---|
| 1. 55° 19', <sub>6</sub> N. 13° 00' E.               | 5. 55° 15', <sub>5</sub> N. 12° 46' E.                |
| 2. 55° 14' N. 13° 00' E.                             | 6. 55° 18', <sub>7</sub> N. 12° 46' E.                |
| 3. 55° 04' N. 12° 34' E.                             | 7. 55° 20', <sub>05</sub> N. 12° 53', <sub>4</sub> E. |
| 4. 55° 05', <sub>6</sub> N. 12° 21', <sub>3</sub> E. | 8. 55° 19', <sub>75</sub> N. 12° 54', <sub>8</sub> E. |

Fra Pkt. 6 til Pkt. 7 er Grænsen for Fareomraadet en Cirkelbue af 3 Sm Radius med Centrum i *Måklæppens* S.-Pynt, fra Pkt. 7 til Pkt. 8 er Grænsen en Cirkelbue af 3 Sm Radius med Centrum i *Segelskären*.

Lodsskibe findes stationeret paa c. 55° 15' N. 12° 35' E. for S.-gaaende Skibe og paa c. 55° 06' N. 12° 50' E. for N.-gaaende Skibe.

Foreløbig lodsdes der ikke gennem Fareomraadet om Natten. Det anbefales at ankre i Nærheden af Lodsstationerne. I Taage og daarligt Vejr maa man ligeledes regne med, at Lodstjenesten af Hensyn til Skibsfartens Sikkerhed midlertidig maa indstilles.

Den neutrale Skibsfart advares i egen Interesse mod at passere Fareomraadet uden Lods.

### 3325. Finland. Finske Bugt. Miner udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.

(Den 1. November 1939.)

Fra det *finske* Gesandtskab er i Tilslutning til Note af 25. Oktober d. A. (E. f. S. Nr. 49/3232 1939) modtaget følgende Meddelelse:

1. Farvandet *Hästö*—*Busö* er nu lukket. Skibe, der fra Søen agter sig ind i de indre Farvande ved *Hangö*, bør søge Minelods paa 59° 41',<sub>5</sub> N. 22° 57' E.

2. Indløbet til *Helsingfors* Fyrskib og *Gråhara* er fri.

Indløbet til *Kotka* ved *Orrengrund* er fri.

3. De Skibe, som fra Søen vil trafikere *Abo* Skærgaard, bør tage Lods ved *Nyhamn*

Lodsstation.

(E. f. S. Nr. 49/3232 1939.)

### 3326. Sverige. Oplysning om Udsendelse af meteorologiske Meldinger.

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Det meddeles, at Udsendelserne fra de svenske Stationer, der udsender regelmæssige, meteorologiske Meldinger (nævnt i Afsnit B, Del 4 i „*Nomenclature* over Stationer, der udfører særlige Tjenester“) indtil videre er suspenderet, herfra undtages dog Udsendelserne fra *Karlsborg* Kl. 1050<sup>35</sup> og Kl. 2130.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller  
Bogs Nr.

England:

- N 19 Plans on the coast of Brazil. Porto de Santos.  
Limits. — Lat. 23° 55' S. to 24° 04½' S.  
Long. 46° 13' W. to 46° 24' W.
- R 396 Colombia and Panama. — Cabo La Vela to Chagres.
- R 3805 Luzon Island, north of lat. 16° 20' N.
- R 2389 Australia. — St. Vincent and Spencer gulfs.
- † 19 Brazil. — Santos harbour.
- † 2578 Orkney Islands. — South-west portion of Scapa Flow.
- T Supplement No. 6 to Red Sea and Gulf of Aden Pilot.
- R New edition of Norway Pilot, Part III.
- N 502 Plans in Barbados.  
Carlisle bay and Spring Garden anchorage.  
Limits. — Lat. 13° 03½' N. — 13° 07¾' N.  
Long. 59° 36' W. — 59° 39½' W.  
Speightstown.  
Limits. — Lat. 13° 14' N. — 13° 16½' N.  
Long. 59° 38' W. — 59° 40' W.
- R 3609 Sardinia. — Porto di Terranova Pausania.
- R 65 India, West Coast. — Port of Cochin.
- R 2377 Gdynia. Neufahrwasser and Danzig.

(Se Tillæg.)

## Tillæg.

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

#### 3327. Danmark. Sundet. Køge Bugt N.-lige Del. Fast Kapsejldsmærke inddraget for Vinteren.

Den sorte Bøje med Stage og sort, firkantet Topbetegnelse paa  $55^{\circ} 33' (36'')$  N.  $12^{\circ} 26' (00'')$  E. er inddraget for Vinterperioden.  
(E. f. S. Nr. 22/1649 1939.)

#### 3328. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Haarbølle Pynt N.-lige og S.-lige Ledefyr forandres.

1. Den 1. December d. A. eller snarest derefter nedlægges de nuværende *Haarbølle Pynt N.-lige* og *S.-lige Ledefyr*.

2. Samtidig tændes følgende nye Fyr:

*Haarbølle Pynt N.-lige Ledefyr:*

a. Bagfyr  $54^{\circ} 53' 15''$ ,<sub>7</sub> N.  $12^{\circ} 09' 04''$ ,<sub>5</sub> E. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $5^s$ , Lys c.  $3^s$ , Mørke c.  $2^s$ . Flammens Højde: c. 18 m. Synsvidde: c.  $13$ ,<sub>6</sub> Sm. Lysevne: c. 17 Sm. En 10 m høj, graa Gittermast. Stærkt Lys er synligt i en Vinkel paa c.  $5^{\circ}$  paa hver Side af Pejling  $102\frac{1}{2}^{\circ}$ .

b. Forfyr  $54^{\circ} 53' 20''$ ,<sub>9</sub> N.  $12^{\circ} 08' 23''$ ,<sub>7</sub> E., c. 800 m  $282\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Bagfyret. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $2^s$ , Lys c.  $1^s$ , Mørke c.  $1^s$ . Flammens Højde: c. 6 m. Synsvidde: c. 10 Sm. Lysevne: c.  $15$ ,<sub>5</sub> Sm. Et 7 m højt Treben med rød Trekant med hvidt Bælte og Spidsen opad. Stærkt Lys er synligt i en Vinkel paa c.  $6^{\circ}$  paa hver Side af Pejling  $102\frac{1}{2}^{\circ}$ .

c. Fyrene holdt overet i Pejling  $102\frac{1}{2}^{\circ}$  leder over dybt Vand S. om  $5$ ,<sub>0</sub> m Grunden S. for *Bredmandshage* og N. om *Falster Landgrund*.

3. *Haarbølle Pynt S.-lige Ledefyr:*

a. Bagfyr. Samme Fyr som Bagfyr i *Haarbølle Pynt N.-lige Ledefyr* (2 a), dog Lysevne: c. 16 Sm. Stærkt Lys er synligt i en Vinkel paa c.  $5^{\circ}$  paa hver Side af Pejling c.  $351^{\circ}$ .

b. Forfyr c. 700 m c.  $171^{\circ}$  fra Bagfyret. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $2^s$ , Lys c.  $1^s$ , Mørke c.  $1^s$ . Flammens Højde: c. 6 m. Synsvidde: c. 10 Sm. Lysevne: c.  $15$ ,<sub>5</sub> Sm. Et 5 m højt, hvidt Hus med rødt Bælte (nuværende E.-lige Forfyr). Stærkt Lys er synligt i en Vinkel paa c.  $6^{\circ}$  paa hver Side af Pejling c.  $351^{\circ}$ .

c. Fyrene overet i Pejling c.  $351^{\circ}$  leder over dybt Vand gennem *Nyt Lob* mellem *Gamle-Tolk* og *Middelgrund*.

d. S. for Fyrene er opkastet en Stendynge, saaledes at W.-fra kommende Skibe først faar Forfyret i Sigte, umiddelbart før Fyrene ses overet.

(Kort Nr. 162, 161, 187 og 126. Fyr-Fort. Nr. 739 og 740.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 3329. Danmark. Indløbet til Isefjord. Rørvig E. Vesterløb. Sømærker inddraget for Vinteren.

De to hvide Stumptønder paa E.-Siden af *Vesterløb* paa henholdsvis  $55^{\circ} 57' (07'')$  N.  $11^{\circ} 48' (31'')$  E. og  $55^{\circ} 56' (57'')$  N.  $11^{\circ} 48' (21'')$  E. er inddraget for Vinterperioden.  
(E. f. S. Nr. 13/965 1939.)

**3330. Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn. Havnefyrt flyttes. Mole under Opførelse.**

Den 9. ds. paabegyndes Flytningen af Havnefyret paa *Odden Havn Nordmole* til E.-Enden af den nye Nordmole. Flytningen paaregnes at vare c. 8 Dage, i hvilken Tid Havnebelysningen vil være indskrænket til den midlertidige grønne Lanterne paa E.-Enden af Molehovedet.

Opførelsen af den nye Østmole er paabegyndt. De yderste Pæle i Molen er afmærket med klar Lanterne.

c.  $55^{\circ} 58'_{,1}$  N.  $11^{\circ} 22'_{,2}$  E.

(E. f. S. Nr. 10/724 og 18/1390 1939. Kort Nr. 103. Havnelods, Side 157.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****3331. Nordsøen. Outer Silver Pit S. Brune Banke SW. Minefelt.**

(B. a. Z. Nr. 256/3299. 's-Gravenhage 1939.)

Nedennævnte Minefelter findes, som følger:

- Et firkantet Minefelt, der begrænses af Breddeparallelernerne  $53^{\circ} 42'$  N. og  $53^{\circ} 53'$  N. samt Meridianerne  $2^{\circ} 00'$  E. og  $2^{\circ} 19'$  E.
- Et Minefelt mellem Punkterne  $52^{\circ} 31'$  N.  $3^{\circ} 18'$  E. og  $52^{\circ} 27'_{,5}$  N.  $3^{\circ} 12'_{,5}$  E.
- Et Minefelt mellem Punkterne  $52^{\circ} 19'$  N.  $2^{\circ} 55'$  E. og  $52^{\circ} 15'$  N.  $3^{\circ} 01'$  E.

**3332. Holland. Zeegat van Ameland. Oplysning om Afmærkning.**

(B. a. Z. Nr. 255/3284 og 256/3294. 's-Gravenhage 1939.)

1. Som Afmærkning af Grænsen for det *hollandske* Søterritorium ved *Zeegat van Ameland* er N. for *Bornrif* udlagt to store Tønder, som følger:

- En rød, hvid og blaa, vandret stribet Tønde med orangefarvet Ballon som Topbetegnelse paa  $53^{\circ} 30' 28''$  N.  $5^{\circ} 31' 20''$  E.
- En rød, hvid og blaa, vandret stribet Tønde med et orangefarvet Kryds som Topbetegnelse paa  $53^{\circ} 31' 43''$  N.  $5^{\circ} 36' 10''$  E.

2. Paa Søsiden af *Bornrif* er nedennævnte Sømærker genudlagt:

- Bornrif West* røde Spidstønde med hvide, vandrette Bælter og Ballon paa  $53^{\circ} 29' 06''$  N.  $5^{\circ} 28' 11''$  E.
- Bornrif Noord* rød- og hvidtærkede Spidstønde med Kegle paa  $53^{\circ} 30' 18''$  N.  $5^{\circ} 31' 27''$  E.
- Bornrif Noord Oost* sorte Spidstønde med Ballon paa  $53^{\circ} 30' 24''$  N.  $5^{\circ} 35' 24''$  E.

**3333. Holland. Zeegat van Vlissingen. Oplysning om Lodstjeneste.**

(B. a. Z. Nr. 254/3273. 's-Gravenhage 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2739 1939 meddeles, at der paa c.  $51^{\circ} 44'$  N.  $3^{\circ} 24'$  E., i Nærheden af *Middelbank*, er oprettet en Lodspost fra Solopgang til Solnedgang. (E. f. S. Nr. 41/2739 1939.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****3334. Argentina. Oplysning om Bunkerkul.**

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det kgl. *danske* Gesandtskab i *Buenos Aires* modtaget Underretning om, at det *argentiske* Marineministerium nu har fastat, at Handelsskibe, der afgaar fra *Argentina* med fuld Ladning af *argentinske* Produkter, vil kunne faa Kul til hele Rejsen til Bestemmelseshavnen i *Europa*. Det tilføjes, at denne Bestemmelse er af foreløbig Karakter og kun vil være gældende, saa længe der eksisterer en normal Kulbeholdning i Landet.

**3335. Belgien. Undersøgelsestjeneste oprettet.**

Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det kgl. danske Gesandtskab i Bryssel modtaget Indberetning af 31. f. M. har de belgiske Myndigheder oprettet en særlig Tjeneste med Henblik paa Kontrollering af Skibe bestemte for eller kommende fra *belgiske* Kysthavne.

Skibe bestemte for Havnene *Zeebrugge*, *Ostende* og *Nieuport* vil blive kontrollerede af Statsskibe, der viser følgende Signaler:

Om Dagen: 3 rødmaalede Kugler ophængt lodret over hinanden paa det Sted, hvor de bedst kan ses,

Om Natten: 3 røde Lys ført paa samme Maade som Kuglerne og synlige hele Horizonten rundt.

Skibene er stationerede ud for de respektive Havnemoler eller umiddelbart ved Indløbet om Styrbord.

For hvert af de paagældende Kontrolskibe findes der en Landingsstation, hvor der paa et Signalmast vises de samme Kendingsmærker, som de paagældende Skibe viser.

Ethvert udenlandsk Skib, der nærmer sig et af de omhandlede Kontrolsteder, skal, saa snart de ovenfor nævnte Kendingsmærker er i Sigte, uopholdelig styre hen til vedkommende Kontrolskib eller -station.

Havnen i *Blankenberghe* er udelukkende reserveret for den *belgiske* Fiskerifaade undtagen i Tilfælde af *force majeure* eller særlig Tilladelse.

Skibsførere skal nøje følge de Anvisninger, der gives dem af den kommanderende Officer paa Kontrolskibet eller Kontrolstationen, og skal med alle til Raadighed staaende Midler lette Kontrolmyndighederne i Udførelse af deres Virksomhed.

**3336. Finland. Finske Bugt. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.**

(Dän 6. November 1939.)

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det *finske* Udenrigsministerium modtaget en saalydende Cirkulærnote:

Under Henviisning til Cirkulærnote af 25. Oktober d. A. (E. f. S. Nr. 49/3232 1939) meddeles, at Adgangsvejen *Hästö—Busö*, W. for *Stor Gadden*, for Fremtiden er lukket. Skibe, der er bestemt for de indre Søveje over *Hangö* skal tage Lods om Bord paa 59° 41',<sub>5</sub>N. 22° 57' E.

Lodsens tilkaldes fra *Russarö* Lodsstation:

om Dagen ved Hjælp af Lodsflaget *G*,

om Natten ved Hjælp af Morsesignalet *PT*,

ved daarlig Sigbarhed ved Hjælp af en Radiomelding adresseret til *Hangö Radio*, idet man anvender Skibets Kendingsignal og Morsesignalet *PT*.

Følgende Adgangsveje, der fører fra den *finske Bugt* til *Øhavet*, er stadig aabne:

*Harmaja*,

*Orrengrund*.

Skibe, der ønsker at begive sig til de *finske* Territorialfarvande ad disse Adgangsveje, skal rette sig efter de i ovennævnte Cirkulærnote fra Udenrigsministeriet givne Anvisninger.

Skibe, der er bestemt for *Skærgaarden* ud for *Turko (Åbo)*, skal benytte den Adgangsvej, som gaar over Lodsstationen ved *Nyhamn*.

(E. f. S. Nr. 49/3232 og 50/3325 1939.)

**3337. Frankrig. Affattelse af Telegrammer.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

I Telegrammer til *Frankrig* er det atter tilladt at benytte en Telegramadresse som Underskrift.

(E. f. S. Nr. 47/3102 1939.)

**3338. Letland. Affattelse af Telegrammer.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

I Telegrammer til *Letland* er det atter tilladt at benytte en Telegramadresse som Underskrift.

(E. f. S. Nr. 45/2988 1939.)

**3339. Syrien—Libanon. Affattelse af Telegrammer.**  
 (Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)  
 Telegrammer til *Syrien—Libanon* skal være affattet i klart Sprog (*Fransk, Engelsk, Arabisk* eller *Tyrkisk*).

**3340. Tunis. Affattelse af Telegrammer.**  
 (Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)  
 Telegrammer til *Tunis* skal være affattet i klart Sprog (*Fransk, Tysk, Engelsk, Arabisk, Spansk, Italiensk* eller *Russisk*).

---

## Ekstra Tillæg.

### I. Østersøen.

**3341. Danmark. Bornholm. Salthammer Rev. Sømærke genudlagt.**  
 Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Salthammer Rev*, paa  $55^{\circ} 02'$  ( $12''$ ) N.  $15^{\circ} 09'$  ( $13''$ ) E. er atter udlagt paa Plads.  
 (E. f. S. Nr. 49/3239 1939.)

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

**3342. Sunda Øerne. Sunda Stræde. Miner udlagt. Sejladsforskrift.**  
 (Meddelt fra A. P. Møllers Rederi.)  
 Minefelt udlagt *Sunda Stræde*. Sejlads foregaar S. og E. om *Krakatau*, derfra S. og E. om *Toppers Island*.  
*Toppers Island*: c.  $5^{\circ} 54'$  S.  $105^{\circ} 56'$  E.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

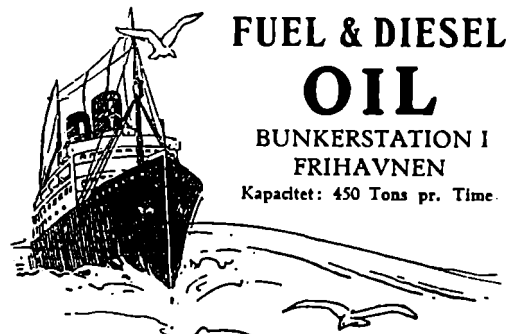
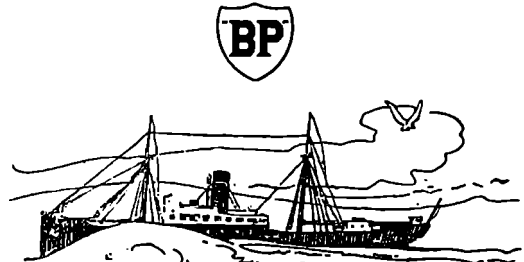
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D. W.



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5.  
TELEFON: 5455

København K  
TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



NEW EDITION  
*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

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

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDRODGADE 18

**DAMP-DYNAMOER**

med Dampmaskiner System »Hindley«  
fra  
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*Levrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner  
Kulsyre-Ildslukningsanlæg  
Brandalarmeringsanlæg  
Oliefyringsanlæg  
Staalpropeller  
Oliefiltre  
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre  
Evaporatorer  
Armatur  
Pumper  
Ventilatorer  
etc.

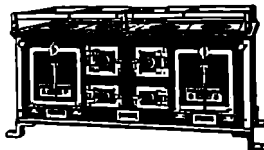


### Medlemsliste

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleum Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.«.  
 Det Forenede Bugserelskab, A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 J. Lauritzen.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautica«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

### BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.



Kabys & Komfurer  
 til Kul og Olie

Forlæng Katalog Tit. C. 1630

### Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF  
 Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
 Briketter ▲ Brænde

### Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)

anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til  
 Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,  
 Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

### DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

anbefaler sig med

**MOTORBAADE**

til Proviant, Stores, Færge samt  
 Trosseføring, overalt i Havnen  
 og paa Rheden.

Kontor  
 Nordre Toldbod  
 København K.  
 Telefoner Central  
 45 62 & 10 562

### Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sej. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 45

TORS DAG 16. NOVEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DEN DANSKE SØMAND

Vor Artikel med ovenstaaende Titel, som vi bragte i Numret for 2. November og hvori vi havde foretaget en Beregning for Hyretillægene til Søens Folk, har givet Anledning til adskillig Debat. Saaledes har bl. a. Maskinmestrene ladet høre fra sig ved deres Formand Hr. K. V. Rasmussen, der i alt væsentlig dog — til Trods for et meget langt Indlæg i »Ekstrabladet« — har maattet give os Ret i vore Synspunkter. Meget overraskende er dog Maskinmestrenes Formands Udtalelser om, at det er et Spørgsmaal om man kan kalde Forsikringen fuldt betryggende. Hvis man f. Eks. tager et Medlem af den menige Besætning vil hans eventuelle Enke faa udbetalt 20.000 Kr. Hvis der er Tale om flere mindreaarige Børn, vil der blive ydet en Erstatning paa 35.000 Kr., men ingen vil paastaa, at Enken med de mange Børn er bedre stillet.

Disse Ord maa være fremsat uden nærmere Omtanke. Vi skal være de første til at indrømme at en Enkes Kaar ikke er misundelsesværdige, men i dette Tilfælde er der dog sørget for hende i en Grad som man intet andet Sted finder Mage til. Hvor meget udbetales der i Erstatning til Manden, der under Arbejde paa Landjorden mister Livet? Ikke tilnærmelsesvis dette Beløb, og det er ligegyldigt hvilket Arbejde han udførte, hvilken Stilling den paagældende har indtaget. Erstatningen paa 35.000 Kr. til Enker skal ikke gøres til Genstand for nogen længere Diskussion, vi vil blot fastslaa, at ingen anden dansk Borgers Efterladte faar et tilsvarende Beløb, hvis Ulykken skulde ramme ham.

### FRAGTRATETALLET

Statistisk Departement har afsluttet Beregningen af Fragtratetallet for Oktober, der fastsattes til 367. Dette er selvfølgelig en ny betydelig Stigning, selvom den langt fra er saa stor som i forrige Maaned. Fragtratetallet for September blev som bekendt 295 mens Augusttallet var 134.

Der er dog ogsaa af Statistisk Departement taget Forbehold overfor Tallet, idet det siges: Paa Grund af Fragtmarkedets Desorganisering siden Krigsudbruddet og Umuligheden af at skaffe Oplysninger af samme Ensartethed og Sikkerhed som tidligere, kan det beregnede Indeks for Oktober 1939 kun med Tilnærmelighed tages som Udtryk for Fragtniveauets Højde.

Hertil kan føjes, saaledes som vi ogsaa nævnte sidst, at de mange forøgede Udgifter i Form af Stigninger i Hyre, Krigsforsikring, Ophold paa Ladeplads og Kontrolhavn o. s. v. i højeste Grad maa tages med i Betragtning, naar man ser paa det nye Fragtratetal.

### HANDELSFLAADENS NØDVENDIGHED

Handelsflaadens Nødvendighed fik man klart Blev for under Verdenskrigen, hedder det i »Svensk Sjöfartstidning«. Det fastsloges i Tale og Skrift i de to Decennier, der fulgte efter den. Regering og Rigsdag istemte Lamentationerne med om hvor nødvendigt det er i onde Tider at raade over en for Landets Behov tilstrækkelig stor Handelsflaade. Efter alt hvad der gjordes i Udlandet med direkte og indirekte Skibsfartssubventioner satles der ogsaa en Kampagne i Gang om Støtte til den svenske Skibsfart. Resultet

blev de saakaldte Støttelaan med højere Rente end man behøvede at betale paa det almindelige Laanemarked. Mere blev det ikke til. Den Støtte, man havde ventet at kunne regne med til Tramprederne fra den svenske Eksportindustri Side, udeblev.

Efter 20 Aars Forløb staar vi paa samme Sted som da. Vi har en første Klasses Linietonnage, men den Udvikling af vor Tramptonnage, som man haabede paa efter den forrige Krig, er udeblevet. Den Lovgivning, som er foretaget paa Skibsfartens Omraade, har økonomisk drevet Udviklingen baglæns.

Det svenske Rederierhverv ønsker ingen Subventioner. Skibsfarten vil fra Statsmagtens Side kun have saadan Hjælp, som letter dens Bestræbelser for at kunne eksistere og som kan erhverves gennem eget Arbejde. At Skibsfarten kan klare sig er af vital Betydning for hele Samfundet. Selv for de Erhverv, der under normale Forhold betragter den svenske Skibsfart som et unødigt Paahæng.

Handelsflaadens Betydning viser sig ikke blot i Spørgsmaalet om Transport mellem Sverige og Udlandet. Naar Blokaden beskærer Handelen og begrænser Eksportmarkedet er det vigtigt at have Skibe, som ude i Verden kan tjene gode Penge ind til Landet og formindske Inflationsfaren. Dette er ogsaa noget for Finansministeren at tænke paa.

Regeringen forbereder kraftige Skattestigninger for at imødegaa den af Krigen fremkaldte Krise. De kommer til at ramme Skibsfarten meget haardt, idet den har faaet sine Omkostninger forøget saa uendelig langt mere end andre Erhverv. Det skulde kunne indgaa som et Led i Landets Forsvarsberedskab, om man lod Skibsfarten faa Skattefrihed for saadanne Penge, der afsattes til Tonnagefornyelse. Det er nødvendigt at der gøres noget saadant for at hindre en ny økonomisk Katastrofe af den Slags, som efter den forrige Krig ramte vort Rederierhverv. To Decenniers Forsømmelser kræver usædvanlige Forholdsregler.

### ENGLAND OG SKANDINAVIENS SKIBSFART

Fra de krigsførende Landes Side vaager man med Argusøjne over de neutrale Landes Holdning og der er mange baade ubehagelige og beklagelige Eksempler paa hvordan dette Opsyn gennemføres. Det gælder ogsaa — og endda i meget høj Grad — indenfor Skibsfarten. De britiske Skibsredere vaager saaledes over, i hvor stor Udstrækning neutrale Rederier forbliver i den britiske og de Allieredes Farter. I en Artikel i »Times« hedder det bl. a.: I de sidste Aar er britisk Skibsfart tvunget ud af Verdenshandelen gennem den Nedskæring af Fragtraterne, som blev foretaget af udenlandske Rederier, der har haft lavere Udgifter, herunder Lønninger, og nød andre Fordele, og ser nu neutrale Rederier opnaa meget højere Fragtrater end dem, britiske Redere er tvunget til at acceptere. Den Udstrækning, i hvilken neutrale Skibsredere og Søfolk nu er rede til at fortsætte Farten for de Allierede og Rimeligheden i deres Ratefordringer maa betragtes som en Prøve paa Sundheden i britisk Søfartspolitik.

I en lang Periode har udenlandske Redere været i Stand til frit at tage Del i de Allieredes Liniefart, herunder saadanne Ruter, paa hvilke allierede Redere paa Grund af deres respektive Andel i Handelen med Rette kunde have gjort Krav paa en Fortrinsstilling. For Aar tilbage gjorde nogle britiske Søfartsfolk sig



til Talsmænd for at begrænse den udenlandske Rederivirksomhed, idet de frygtede Knaphed paa national Tonnage og stærk Stigning i de neutrale Fragtrater i netop en saadan Periode, som vi nu oplever.

Nogle af de skandinaviske Redere styrkede deres Finanser umaadeligt som Følge af den sidste Krig, og har været begunstiget ved deres Skatte-Systemer, der har opmuntret dem til Investeringer i ny Tonnage. Nye og udmærkede Baade, hovedsagelig Motorskibe, er blevet bygget, eller gamle Skibe er blevet købt billigt, og takket være Foretagsomhed er disse forskellige Typer blevet anvendt meget effektivt i Fart paa England, Frankrig, Polen og de britiske Dominions og Kolonier. Nye Ruter er blevet oprettet, og græske og skandinaviske Redere udfører nu vigtige Skibstransporter for hele Verden.

Ved i Fortiden at lade engelske Farter staa aabne for disse udenlandske Handelsflaader har baade Talsmænd for Regeringen og Embedsmænd hævdet, at neutral Tonnage vilde kunne anvendes med Fordel og uden overdrevne Omkostninger paa britiske Ruter i Krigstid. I nogen Udstrækning maa Begivenhedernes Udvikling under Krigen være en Ledetraad for fremtidig engelsk Søfartspolitik. Hvis det konstateres, at de britiske Lande ikke kan stole paa den neutrale Skibsfart i Krigstid, er den britiske Søfartsindustri af den Overbevisning, at en fuldstændig fornyet Overvejelse af Fredstidspolitikken burde ske snarest.

Hertil skal blot siges, at man fra engelsk Side ikke bør glemme, at de Udgifter den neutrale — ikke mindst den skandinaviske — Skibsfart har nu er betydeligt større end den engelske, det være sig til Krigsforsikring, Lønninger o. s. v., og dertil kan maaske føjes, at England jo selv gennem de lange og besværlige Inspektioner og Undersøgelser — kort sagt hele Kontrabandepolitikken — yderligere har vanskeliggjort og fordyret Forholdene for den neutrale Skibsfart.

### SØMÆNDENES RESOLUTION

Sømændenes Forbund har paa en Generalforsamling efter en Diskussion om Forslaget til Overenskomst vedtaget følgende Udtalelse:

»Efter at Sømændenes Forbunds Generalforsamling har behandlet det forelagte Forslag til Overenskomst, anbefaler Generalforsamlingen Organisationens Medlemmer at forkaste Forslaget, da det ikke tilnærmelsesvis giver Dækning for de stedfundne Prisstigninger og paa intet Omraade tager Hensyn til vore faglige Forhold. Dybt maa Søfolkene beklage, at alle vore Henvendelser om rimelige Arbejdsforhold til Søs stadig ikke har givet det ønskede Resultat. Under Hensyntagen til, at vort Fags Udøvere i Vinterens Barskhed maa sætte Livet paa Spil, for at Tilførslerne kan opretholdes, finder vi, at Tiden nu maa være inde til, at alle de Løfter, der er givet os Søfolk, indfries.

Generalforsamlingen kræver optaget nye Forhandlinger med Arbejdsgiverne og Regeringen for at faa gennemført en reel Dækning for Prisstigningerne, Gennemførelsen af otte Timers Arbejdsdagen til Søs og en Bemanning af Skibene, der svarer til den nuværende farlige Sejlads.

Er der ikke inden for en rimelig Tidsfrist taget Hensyn til vore berettigede Interesser, bemyndiger Generalforsamlingen Bestyrelsen til at træffe de nødvendige Forholdsregler for at søge gennemført vore Krav.

Det turde dog være en lidt for dristig Paastand, naar man fra Sømændenes Side vil hævde, at Forslaget ikke blot tilnærmelsesvis giver Dækning for de stedfundne Prisstigninger.

De unormale Forhold har medført unormale Forholdsreglers Ikrafttræden og herunder de tidligere omtalte meget betydelige Forhøjelser af Hyrerne. Det

er een Ting, at der maa træffes en Ordning paa dette Punkt, men alle Parter maa være interesseret i, at der ikke ellers skabes Vanskeligheder eller stilles Krav, der hverken med Billighed kan honoreres eller overhovedet har nogensomhelst Berettigelse. Regering og Rigsdag vil formodentlig være af samme Mening som vi, at Tidspunktet ikke netop nu — midt under en Krig, hvor ingen aner det mindste om Dagen, der kommer — er inde til større Forandringer, der ikke er paakrævet af Forholdene.

### ENGLANDS KULEKSPORT

I Underhusets Møde har Ellis Smith spurgt, om Ministeren for Minerne havde sin Opmærksomhed særligt rettet mod den økonomiske Nødvendighed af at opretholde og udvide Kulekporten hvor som helst det er muligt, samt især om Ministeren var vidende om, hvorvidt der var truffet de fornødne Skridt til at opretholde og udvide Kulekporten til Argentina, Brasilien, Danmark og Sverige samt hele Skandinavien.

I et skriftligt Svar udtaler Ministeren for Minerne: Ja, mit Ministerium arbejder i det snævraste Samarbejde med andre Ministerier om de Ting, der ligger Ellis Smith paa Sinde.

### VED SØFARTSMONUMENTET

Selvfølgelig maatte Mindedagen for Vaabenstilstanden i Aar blive særligt gribende og 21-Aars Dagen højtideligholdtes i København da ogsaa meget smukt bl. a. ved Søfartsmonumentet paa Langelinie, hvor der blev nedlagt Kranse. Efter Salmen »Vor Gud, han er saa fast en Borg« talte Biskop *Fuglsang-Damgaard*, der mindedes, hvordan der paa Vaabenstilstandsdagen for 21 Aar siden fra Slagmarken med dens Tusinder af Grave opsteg et gryende Haab om Fred, Forsoning og ny Fremtid for Menneskeheden.

I Dag er dette Haab bristet, udtalte Biskoppen, men vi, som var med, opgiver ikke Haabet om Forsoning efter de kommende Lidelser, der maaske bliver de største, Menneskeheden har kendt. Nye Begivenheder, frygteligere end dem, vi oplevede, vil faa Mindet om den Tid til at blegne, men vi Danske er kaldet til at bevare Mindet om dem, der blev derude dengang, og om de danske Sømænd, som viste Heltemod i Fredens Tjeneste.

— Vi staar paa et skønt Sted, hvor Mindet om Søfolkene lever. Nu lurer Faren atter, ikke blot fra Storm og Dybde, men fra Miner og Torpedoer. Nu rives vore Skibe atter op, og Sømændene finder deres Grav derude i det vaade Element. Sømændenes Gerning er farlig. Et gammelt Ord siger: Det er nødvendigt at befare Havene, men det er ikke nødvendigt at leve. Det ser vi i vore Dage, hvor saa meget afhænger af Søfolkene og deres farefulde Liv. Hele vort Folk samles i Taknemmelighed mod de Mænd, der satte Livet til under deres Gerning paa Havet. Vi vil ære deres Minde.

Efter Biskoppens Tale blæste Marinesoldater Koral, og paa det historiske Klokkeslet, Klokkeren 11, fulgte 2 Minutters Stilhed.

### KRIGSKONJUNKTURBESKATNINGEN

Sveriges Redareforening har til Finansministeriet Sindsendt en Skrivelse hvori det bl. a. hedder:

Efter hvad Sveriges Redareforening har erfaret finder der i Øjeblikket indenfor Finansdepartementet forskellige Overvejelser Sted vedrørende Krigskonjunkturskat. Den under forrige Verdenskrig gældende Krigskonjunkturbeskatning fremkaldte fra forskellige Sider og udfra de forskelligste Synspunkter stærk Misfornøjelse og man kritiserede ogsaa fra Rederforeningens Side denne Skats Udformning o. s. v. For Rederierhvervet, som af den i Aarene 1917—19 indenfor Landet paalignede Krigskonjunkturskat

maatte udrede næsten 23 pCt., havde denne Skat den største Betydning og meget uheldige Følger. Med dette som Baggrund har Foreningen anset det for formaalstjentligt allerede nu at fremsætte visse Synspunkter af Betydning i Spørgsmaalet om Rederierhvervets Beskatning.

Rederiforeningen mener ikke at kunne gaa nærmere ind paa hele Spørgsmaalet men henstiller dog, at den under Dannelse værende Krigsskattekommission organiseres paa den Maade, at Beskatningen af Foretagender indenfor det samme Erhverv — f. Eks. alle Redere — anbringes under det samme Organ, og endvidere at Folk, der er kendt med Rederierhvervets Forhold faar Plads deri, og endelig at det nye Skatteorgan faar tilstrækkelig Tid til at sætte sig ind i de forskellige Opgaver.

Rederiforeningen minder endvidere om Betydningen af, at Skattesatsen ikke bliver saa høj, at den kan sammenlignes med Konfiskation, samt at Skatten ikke som under forrige Krig bør være progressiv.

Dersom Statsmagten skulde anse en saa høj Skattesats som den der synes tilsigtet, i visse Tilfælde ønskværdig, bør denne — siges det videre i Henvendelsen — begrænses til Fortjenester fremkomne i deres Helhed som Følge af en spekulationsmæssig Udnyttelse af Krigssituationen. I andre Tilfælde bør Skatten udskrives efter et væsentligt lavere Procenttal — ellers risikerer man, at utilbørlig Skade rammer det legitime Erhvervsliv. Endvidere bør efter Rederiforeningens Opfattelse Hensyn tages til Pengeværdifaldet, saaledes at Merindkomsten i det Omfang, den er opstaaet gennem Inflation, helt fritages for Krigskonjunkturskat.

Rederiforeningen fremhæver endvidere den vitale Betydning for Sverige, der ligger i, at Handelsflaaden ikke forringes under Krigen, og at den derunder tilbageblevne Bygningsvirksomhed snarest muligt kompenseres gennem øget Nybygning efter Krigens Afslutning. Dette kan dog næppe blive Tilfældet, dersom Rederierne gennem Krigskonjunkturskat og andre Skatter lænses for Kapital.

For at stimulere til Nyanskaffelse af Tonnage foreslaar Rederiforeningen, at Skibsfarten i Stedet for de ordinære Afskrivninger paa Tonnagen faar Lov i Krigstiden at afdrage visse Maksimalbeløb paa den Betingelse, at disse Afskrivningsbeløb senest fem Aar efter Krigens Afslutning benyttes til Indkøb eller Bestillinger af Fartøjer. I denne Forbindelse fremhæver Sveriges Rederiforening, at med Henblik paa den øgede Slitage og de haarde Vilkaar under Krigen bør Fartøjsbestandens Nybygningsbehov ikke sættes lavere end 10 pCt. af Foretagendets Totaltonnage ved hvert Regnskabsaars Slutning. Normaludgifterne for ny Tonnage beregnes ved Aarets Slutning at beløbe sig til mindst 6000 Kr. pr. Bruttoregistertons — og et aarligt Beløb af 50—60 Kr. pr. Ton skulde derfor henlægges til dette Formaal. Bygges der ny Tonnage under Krigen, bør Afdrag ske saavel ved ordinær Beskatning som for Krigskonjunkturskat for den Merpris, Tonnagen paa Grund af Krigssituationen betinger. I denne Forbindelse erindrer Sveriges Rederiforening om de norske Lovbestemmelser under forrige Krig, ifølge hvilke ny og nyindkøbt Tonnage kunde nedskrives til et i Loven nærmere angivet Beløb.

### KULIMPORTEN

Opgangen i den fra Udlandet i April Kvartal indgaede Godsmængde fra 2,295,000 Tons til 2,875,000 Tons, skyldes særlig Posten Kul, Koks m. m., der er forøget med 532,000 Tons fra 1,043,447 Tons i April Kvartal i Fjor til 1,575,429 Tons i samme Kvartal i Aar. Derimod er Tilførselen af Korn gaaet ned til mindre end en Trediedel — den var kun ca. 60,000 Tons.

### TRÆLASTERNE

Foreningen af jyske Trælasthandlere har holdt Generalforsamling i Aarhus. Man maa være forberedt paa, sagde Næstformanden, Konsul Høyer, Randers, i sin Beretning, at Tilgangen af Raavirke i de kommende Aar vil blive mindre. Hvorvidt dette Forhold vil faa Indflydelse paa Markedet, vil jo i høj Grad bero paa, hvorledes Krigen udvikler sig.

Den Produktion, der omfattes af ETEC, udgør for 1939: 3,193,520 Stds., heraf

Finland .....	884,400	Stds.
Sverige .....	721,600	—
Rusland .....	836,000	—
Letland .....	111,760	—
Jugoslavien .....	147,840	—
Polen .....	275,440	—
Rumænien .....	216,480	—

Hvilke Vanskeligheder, Produktionen og Eksport fra disse Lande paa Grund af indre Forhold i det kommende Aar vil blive udsat for, maa staa hen i det uvisse, ligesom det staa uklart, hvilke Muligheder Aftagerlandene vil faa for Import. Det er derfor ganske udelukket, at man kan have nogen Mening om næste Aars Markedsituation; navnlig vil det jo have afgørende Betydning, i hvilket Omfang England kan opretholde sin Import fra de skandinaviske Lande.

Danmark importerede i 1938 fra Sverige og Finland ca. 130,000 Standards og var Sveriges næststørste og Finlands fjerdestørste Aftager — omtrent paa Linie med den trediestørste, Holland. Nogen begrundet Mening om Størrelsen af Importen her til Landet i Aar er vanskelig at fremsætte.

### U. S. A. OG SKIBSFARTEN

Det amerikanske Rederi »United States Lines« Bestræbelser for at lade 8 af dets Dampere indregistrere under Panamas Flag for paa den Maade at omgaa de nye Neutralitetsregler har fremkaldt stor Uro i hele Landet. Selv om Forbunds-Skibsfartskommissionen foreløbig har udsendt den allerede principielt givne Tilladelse, og Udenrigsminister Hull endog har givet Udtryk for sin Misbilligelse af dette Forsøg, er der fra Isolationstilhængernes Kredse kommet skarpe Protester til Orde. Saaledes har en republikansk Senator betegnet denne Overførelse som et aabent Brud paa den nye Neutralitetslov. Den demokratiske Senator Clark, samt det republikanske Medlem af Repræsentanternes Hus Thill har truet med en øjeblikkelig parlamentarisk Undersøgelse af Sagen, saafremt De forenede Staters Skibe skal sejle under fremmed Flag for paa den Maade at omgaa Neutralitetsloven.

Videre oplyste Præsident Roosevelt, at han havde udsat Overførselen af United States Lines Skibe til den panamaske Skibsliste, men han understregede at han mente, at De forenede Stater ikke var i Fare for at blive indviklet i en Krig. Han sagde, at hvis der var Fare for Krig, vilde Søfartskommissionen sandsynligvis nægte Tilladelse til Overførselen.

Præsident Roosevelt sagde, at Sagen ikke havde noget med Neutraliteten at gøre, eftersom enhver Amerikaner er i sin fulde Ret til at sælge sin Ejendom til neutrale Stater eller overdrage Ejendomsretten til neutrale. Han fortsatte med at erklære, at dersom Overførselen blev effektiv, kunde ingen Amerikaner gøre Tjeneste paa Skibene, hverken som Officer eller Mandskab, og dersom Skibene blev sænkede efter Overføringen, kunde der ikke opstaa nogen international Episode paa Grund af Skib eller Besætning. Han erklærede, at han mente, at Udsættelsen af Overføringen vilde dreje sig om en Dag eller to, for at Skibsfartskommissionen kunde indberette til

ham angaaende de Spørgsmaal, der opstod ifølge Søfartsloven for Handelsskibe. Han forklarede, at et af disse Spørgsmaal fremkom ved, at et af den nævnte Klausuls Formaal var at hindre Salg af amerikanske Koffardiskibe, dersom de maatte anses for at have Betydning for det nationale Forsvar.

Efter hvad der meddeles fra Panama, blev der foreleden offentliggjort et Regeringsdekret, ifølge hvilket det er forbudt de krigsførende Landes Undervandsbaade at anløbe Panamas Havne, saafremt de ikke er i en Nødssituation.

Det amerikanske Udenrigsministerium, som af Præsident Roosevelt har faaet til Opgave at føre Neutralitetsloven ud i Livet, har udstedt tre Forordninger. Den første angaar Forbud mod Indsamling til krigsførende Lande. Den anden Forordning indehol-

der Forbud mod Bevæbning af amerikanske Handelskibe og bestemmer, at disse kun maa medbringe Vaaben og Ammunition i det Omfang, der betragtes som et absolut Minimum til Opretholdelse af Disciplin ombord. Den tredje Forordning indeholder Forbud mod amerikanske Borgeres Rejse med krigsførende Staters Skibe. Det tillades dog Diplomater og Konsulatembedsmænd fra De forenede Stater at benytte saadanne Skibe naar der foreligger tjenstlig Nødvendighed. Andre amerikanske Borgere maa kun sejle med krigsførende Staters Skibe, naar det ikke drejer sig om Rejser over Atlanterhavet nord for den 35. Breddegrad og øst for den 16. Længdegrad vestlig. Paa dette Omraade maa de kun med Udenrigsministeriets udtrykkelige Tilladelse sejle i krigsførende Magters Skibe.

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Notice to Mariners

Generalkonsulatet i Montreal har sendt en Meddelelse om Indholdet af »Notice to Mariners Nr. 78 of 1939«, Oplysninger vedrørende Skibsfarten mellem Three Rivers og Montreal efter den 1. December d. A., hvilket har almindelig Interesse for dansk Skibsfart:

«Shipping and other Interests concerned, using the St. Lawrence Route, are hereby warned that the Department will discontinue the use of Icebreakers as a means of maintaining an open channel above Three Rivers to Montreal after December 1st in any year. Prior to this date the Icebreakers will render any assistance to shipping possible as in the past, weather and ice conditions permitting, and where undue risk to the Icebreakers concerned is not involved.»

I sin Helhed lyder denne Publikation:

#### Part I—Closing of Ports.

(1) The Government of Canada, having taken into consideration it may be necessary to forbid all entrance to certain ports in Canada, hereby give notice that in approaching the shores of Canada, or any of the ports or localities of Canada, a sharp lookout should be kept for the signals described in the following paragraph, and for the vessels mentioned in paragraph (4), Part II, of this Notice, and the distinguishing and other signals made by them. In the event of such signals being displayed, the port should be approached with great caution, as it may be apprehended that obstructions may exist.

(2) If entrance to a port is prohibited, three *red* vertical lights by night, or three *red* vertical balls by day, will be exhibited in some conspicuous position in or near to its approach, which signals will also be shown by the vessels indicated in paragraph (4), Part II, of this Notice.

If these signals are displayed, vessels must approach the port with the greatest caution, and implicitly obey all orders or signals given them by the Examination vessel or Signal station.

#### Part II—Examination Service.

(3) Under certain circumstances, it may become necessary to take special measures to examine vessels desiring to enter ports or localities.

(4) In such case, vessels carrying the distinguishing flags or lights mentioned in paragraph (6) will be charged with the duty of examining ships which desire to enter the ports and of allotting positions in which they shall anchor. If Government vessels or vessels belonging to the local port authority, are found patrolling in the offing, merchant vessels are advised to communicate with such vessels with a view to obtaining information as to the course on which they should approach the port. Such communication will not be necessary in cases where the pilot on board has already received this information from the local authorities.

(5) Especial care should be taken in approaching ports, by day or night, to keep a sharp lookout for any vessel carrying the flags or lights mentioned in paragraph (6), and to be ready to "bring to" at once when hailed by her or warned by the firing of a gun or sound rocket.

In entering by night serious delay and risk will be avoided if four efficient all round lamps, two *red* and two *white* are kept available for use.

(6) By day the distinguishing flags of the Examination Steamer will be a special flag (white and red horizontal surrounded by a blue border) and a blue ensign.

Also, three *red* vertical balls if the port is closed.

By night the steamer will carry:

(a) Three *red* vertical lights if the port is closed.

(b) Three *white* vertical lights if the port is open.

The above lights will be carried in addition to the ordinary navigation lights, and will show an unbroken light around the horizon.

(7) Masters are warned that, when approaching a Canadian port where the Examination Service is in force, they must have the distinguishing signal of their vessel ready to hoist immediately the Examination Steamer makes the signal.

(8) Masters are warned that before attempting to enter any of the ports when the Examination Service is in force they must in their own interest strictly obey all instructions as to entry given them by the Examination Steamer.

Whilst at anchor in the Examination Anchorage, Masters are warned that they must not lower any boats (except to avoid accident), communicate with the shore, work cables, move the ship, or permit anyone to leave the ship, without permission from the Examination Steamer.

(9) In case of fog, Masters of vessels are enjoined to use the utmost care, and the port itself should be approached with caution.

(10) Merchant vessels when approaching Canadian ports are specially cautioned against making use of private signals of any description, either by day or night, the use of them will render a vessel liable to be fired on.

(11) The pilots attached to the ports will be acquainted with the regulations to be followed.

Examination Services are being established at:

Saint John, N.B.

Halifax, N.S.

Sydney, N.S.

Quebec, P.Q.

Esquimalt-Victoria, B.C.

York Island, Johnstone Strait, B.C.

Additional Examination Services may be established without further notice.

V. I. Smart,  
Deputy Minister.

### Besejlingen af Port Said og Port Tewfik

Skibe, som ønsker at anløbe Havnene Port-Said og Port-Tewfik, maa ifølge et ægyptisk Dekret af 15. Oktober (traadt i Kraft 19. s. M.) forud notificere deres Ankomst overfor de i de paagældende Havne etablerede Kontrolmyndigheder. Anmeldelsen, adresseret til henholdsvis Navy House, Port-Said (Telegramadresse: Navylason, Port-Said) og til Rue Hélène, Port-Tewfik (Telegramadresse: Navyshore, Suez), skal indeholde følgende Oplysninger:

1. Skibets Navn.
2. Ankomstdato og -tid.
3. Karakteristiske ydre Kendetegn for Skibets Identitet, sansom Mærke paa Skorstenen o. l.
4. Ladningens Karakter.
5. Ind- og Udskibningshavnens Navn.
6. Antallet af Passagerer.

Skibe, som nærmer sig Port-Said, maa i en Afstand af 2 Sømil Nord for den vestlige Bølgebryder udlagte Lysbøje (hvide Blink) afvente Inspektionen.

Skibe, som nærmer sig Port-Tewfik, maa i samme Øjemed gøre Holdt 2 Sømil Syd for Fyret, der fra Newport Rock udsender røde Blink.

For at komme i Forbindelse med Vagtskibene anvendes følgende Signaler: a. om Dagen: Den internationale Kodes Flag J. G., b. om Natten: 2 Lanterner, en rød anbragt 3 Fod oven over en hvid paa den store Fok-Mast.

### Indførselsbestemmelserne i Ecuador

En den 1. Juli d. A. indført Bestemmelse om, at ecuadorianske Importører ved Indgivelsen af Indførselsansøg-

\* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

Heller ikke i den forløbne Uge har Forandringerne paa Fragtmarkedet været af epokegørende Karakter.

De af den engelske Regering kontrollerede Markeder er uforandrede. Det synes, som om der i visse Trades er Anvendelse for mere Tonnage, end de allierede selv kan stille til Disposition, og der rapporteres f. Eks., at neutralt Skib er sluttet fra River Plate til U. K. til 55/-.

River Plate Markedet har iøvrigt vist en noget bedre Tendens, og fra n. a. San Lorenzo til Antwerp/Rotterdam er der sluttet til \$13.50, hvilket er en Stigning paa \$2 sammenlignet med sidste Uge. Til Skandinavien ligger Rateniveauet stadig omkring \$14 à \$14.50.

Som allerede nævnt i vor sidste Beretning har Ophevelsen af den nye amerikanske Neutralitetslov forårsaget en livlig Efterspørgsel efter Tonnage fra U.S. Atlantic og Gulf til Europa. En stor Del af disse Laster tages dog op paa Spekulation af de amerikanske Operators, som igen dækker sig med Timecharter Tonnage, men den stærke Efterspørgsel har naturligvis medført en skarp Stigning i Raterne. Som Eksempel kan nævnes, at for Sukker fra Cuba til U. K. indikeres der nu 55/-. Af andre Noteringer skal nævnes Kul fra Hampton Roads til Italien til \$7.50. Endvidere kan der placeres Tonnage for Scrap til Japan til \$11 og for Svovl til Australien til \$12.

Fra Northern Range er der sluttet Tonnage til Danmark til 42 c., hvilket er en svag Stigning sammenlignet med forrige Uge, men disse Rater maa antagelig endnu højere op for at tiltrække Tonnage.

Pacifickystmarkederne er relativt rolige. Der er sluttet Tonnage for Scrap til \$8, ligesom der er sluttet en 430.000 cbft. bale Baad for Lumber/Logs til Japan til omkring \$65.000 paa f.i.o. Basis. Ca. 500.000 cbft. bale Baad sluttedes for Trælaster paa f.i.o. Basis fra British Columbia til Sydafrika til \$120.000.

Om Østens Markeder er der ikke meget nyt at fortælle. Der cirkulerer ganske vist en lang Række Ordre, men disse er, som nævnt i vor sidste Beretning, hovedsagelig til U. K./Continent Destinationer, og de neutrale Redere synes stadig ikke at ville sætte deres Tonnage ind i disse Trades. Rateniveauet er i det store og hele uændret fra sidste Uge, og vi skal derfor nøjes med at nævne enkelte specielle Forretninger. Der søges bl. a. Tonnage fra Philippinerne for Sukker til U. S. N. H. til \$10.50 paa gross terms og for Erts fra

Philippinerne til U. S. N. H. til \$9.50 paa f.i.o. Betingelser. Fra Kohsichang kan der placeres Tonnage for Ris til Peru, for hvilket der for engelsk Regning indikeres 65/-. Endvidere noteres Sukker fra Java til Suez til 37/6d.

De indiske Markeder er uforandrede.

Om de europæiske Markeder er der ikke meget nyt at fortælle. Der er stadig kun ringe Efterspørgsel efter Kul og Koks fra England til Danmark, hvorimod der synes at være flere Laster saavel til Norge som til Sverige. Rateniveauet i disse Trades er nærmest uforandret.

Fra Østersøen er der ganske betydelige Transporter af Cellulose, Træmasse og Papir saavel fra Finland som fra Sverige til U. S. N. H.. Fra Finland kan opnaas \$10.50 og fra Mellemsverige ligger Raten omkring \$9.50. Dette er slet ikke daarlig Forretning, men de fleste Redere holder sig dog tilbage, idet det synes, som om Tyskerne konsekvent opbringer alle Skibe, der sejler med saadanne Laster og indbringer dem til tyske Østersøhavne for Kontrol. Saavidt bekendt ligger der ca. 20 skandinaviske Skibe i de forskellige tyske Østersøhavne, og enkelte har ligget der op til 25 Dage.

Paa Timechartermarkedet er Aktiviteten stadig god, og specielt er der livlig Efterspørgsel efter Tonnage med Levering U. S. N. H. for Trip til Europa eller Rundtur. For 4000 Tonnere kan der i Dag opnaas \$6 Levering U. S. N. H. Tilbagelevering Holland/Belgien og for 6000 Tonnere bydes der \$7.50 med Tilbagelevering U. K. For Rundtur ligger Raten omkring \$4. Der er ligeledes god Efterspørgsel efter moderne Dieseltonnage, og for 6/12 Maaneders neutral Fart kan der antagelig opnaas omkring \$3.25 for ca. 11½ Knobs Baad.

Iøvrigt er det mest opsigtsvækkende det, at saavel den franske som den engelske Regering er i Markedet for neutral Tonnage paa Timecharterbasis, og adskillige Baade rapporteres sluttet for engelsk Regning til 12/6d. for et Certeparti, der skal vare saa længe Krigen varer. For fransk Regning er der sluttet til lignende Rater for 6/12 Maaneders. Desværre er der foreløbig ikke kommet flere Enkeltheder frem om disse Afslutninger, saa det er vanskeligt at dømme, hvor meget disse Rater i Virkeligheden er værd.

Vestindiafarten er uforandret stille. Raten ligger omkring \$2.75 for 4000 Tonnere og 3000 Tonnere er budt \$3 for Rundtur.

ninger skulde deponere 30 pCt. af Varernes fob-Værdi i Banco Central del Ecuador, er ved et Dekret af 1. September d. A. atter blevet ophævet, forsaavidt angaar Maskiner og Værktøj til Anvendelse i Landbrug og Industri samt industrielle Raastoffer og Halvfabrikata.

Koncessionerede Selskaber er ligeledes fritaget for at stille Depositum ved Bestilling af nødvendige Materialer i Udlandet.

#### Den engelske Østkyst

Handelsministeriet meddeler:

Efter Oplysninger modtaget fra det britiske Admiralitet gives følgende Advarsel:

Ved Nærmelse til den engelske Østkyst advares Skibe mod at komme Syd for Newcastle Breddeparallel uden forinden at have indhentet Instruktioner.

#### Indførsels- og Valutarestriktioner m. v. paa Jamaica

Blandt de paa Jamaica siden Krigens Udbrud truffene ekstraordinære Foranstaltninger maa, foruden Udledelsen af en Række Eksportforbud (jfr. M.E.K. Nr. 48, Pkt. 7) ogsaa nævnes Oprettelsen af Kontrol med Omsætningen af udenlandsk Valuta, med Indførselen af en lang Række Varer samt med Engros- og Detailpriser m. v. Valutakontrollen, som tager Sigte paa at forhindre Kapitalflugt, administreres af «Jamaica Defence (Finance) Board». Al Handel med Guld og udenlandsk Valuta skal foregaa gennem de fire Banker paa Jamaica samt Øens Hovedpostkontor, og de

autoriserede Valutahandlere skal indhente forudgaaende Tilladelse fra ovennævnte Raad til Forretninger af den nævnte Art. Alle paa Jamaica bosiddende Personer skal sælge deres disponible Beholdninger af følgende udenlandske Deviser til Raadet: canadiske og newfoundlandske Dollars, U. S. A.-Dollars, franske Francs, Belgas, Schweizerfrancs, Gylden, argentinske Pesos samt svenske og norske Kroner; Raadet kan bestemme, at ogsaa andre udenlandske Deviser skal omfattes af Afleveringspligten.

Det indførte Kontrolsystem omfatter ligeledes Køb og Salg af udenlandske Værdipapirer m. v.

I Medfør af den ovenfor omtalte Priskontrol er der indført Maksimalpriser for en lang Række Levnedsmidler, Bygningsartikler og Manufakturvarer.

#### Belgisk Skibskontrol

Handelsministeriet meddeler:

Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det kgl. danske Gesandtskab i Bryssel modtaget Indberetning af 31. f. M. har de belgiske Myndigheder oprettet en særlig Tjeneste med Henblik paa Kontrollering af Skibe, bestemte for eller kommende fra belgiske Kysthavne.

Skibe bestemte for Havnene Zeebrugge, Ostende og Nieupoort vil blive kontrollerede af Statsskibe, der viser følgende Signaler: Om Dagen tre rødmaalede Kugler ophængt lodret over hinanden paa det Sted, hvor de bedst kan ses; om Natten tre røde Lys ført paa samme Maade som Kuglerne og synlige hele Horisonten rundt. Skibene

er stationerede ud for de respektive Havnemoler eller umiddelbart ved Indløbet om Styrbord.

For hvert af de paagældende Kontrolskibe findes der en Landingsstation, hvor der paa en Signalmast vises de samme Kendingsmærker, som de paagældende Skibe viser.

Ethvert udenlandsk Skib, der nærmer sig et af de omhandlede Kontrolsteder, skal, saasnart de ovenfor nævnte Kendingsmærker er i Sigte, uopholdelig styre hen til vedkommende Kontrolskib eller -station.

Havnen i Blankenberghe er udelukkende reserveret for den belgiske Fiskeriflaade undtagen i Tilfælde af force majeure eller særlig Tilladelse.

Skibsførere skal nøje følge de Anvisninger, der gives dem af den kommanderende Officer paa Kontrolskibet eller Kontrolstationen, og skal med alle til Raadighed staaende Midler lette Kontrolmyndighederne i Udførelsen af deres Virksomhed.

#### De franske Import- og Eksport-Restriktioner

Det franske Journal Officiel for den 13. Oktober indeholder en fuldstændig Oversigt over de franske Indførsels- og Udførsels-Restriktioner samt Anvisning paa, hvorledes

de franske Importører og Eksportører skal indsende Ansøgning om henholdsvis Indførsels- og Udførselstilladelse. Desuden resumeres Reglerne vedrørende Anmodning om Udstedelse af Valuta-Attest, ligesom der som Bilag findes optrykt de forskellige Formularer og Erklæringer, der skal afgives.

Det skal bemærkes, at Indførselsforbudet er generelt, saaledes at der udkræves Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde ved Import, medens Udførselsforbudet kun omfatter de Varer, der er nævnt i Dekretet af 12. September og senere Tilføjelser.

Til Listen over de indførsels- og udførselsforbudte Varer, der er ordnet efter Toldtarifernes Nummerorden, er anført under hvilke Ministerier, de enkelte Varer sorteres. Andragende om Udførselstilladelse skal altid rettes direkte til det paagældende Ministerium, medens Ansøgning om Indførselstilladelse ikke skal indsendes direkte, men enten gennem en af de Importørsammenslutninger, der opregnes i en Liste, eller gennem en Comité Interprofessionel General d'Importation, i de Tilfælde, hvor der ikke eksisterer en Importørsammenslutning.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Stabelafløbning

Lordag den 11. ds. fandt ved Helsingør Skibsværft en Stabelafløbning Sted, idet den 3450 Tons smukke Last-Baad til Rederiet »Dampskibsselskabet af 1912« søsattes. Skibet, der er helt moderne udstyret og ca. 290 Fod langt, er forsynet med en af Helsingør Skibsværfts sædvanlige Maskiner og vil kunne sætte en Fart af 12½ til 12¾ Knob frugtlastet. Daaben blev foretaget af Fru Kaptajn *Hans Mærsk Møller*, der gav Skibet Navnet Rita Mærsk. Til Stede ved Højtideligheden var to af Selskabets Kommitterede, Skibsreder *R. A. Robbert* og Direktør *Jacob Raun*, endvidere Maskininspektør *P. Petersen*, Direktør *Sørensen* fra »Bureau Veritas« og Værftets Direktion.

Baaden er et Søsterskib til den af Frederikshavn Skibsværft byggede og for kort Tid siden til Søsterselskabet Dampskibsselskabet »Svendborg« leverede »Herta Mærsk«.

### Skibsfarten paa Antwerpen Havn

Antallet af ankomne Skibe til Antwerpen Havn i Oktober Md. d. A. androg 346 paa 665 Tusind Netto Moorsom Tons (N.R.T. = Netto Moorsom Ton + 17,25 pCt.) mod 1.012 Skibe paa 2.041 Tusind N.M.T. i samme Maaned i 1938.

Af danske Skibe ankom i Oktober d. A. 19 paa 30.972 N.M.T. mod 46 Skibe paa 74.187 N.M.T. i Oktober Maaned f. A.

### Olje fra Colombia

Tilgangen til Verdensmarkedet af Olie er blevet udvidet gennem den for 2 Uger siden aabnede Rørledning fra Colombias Oliekilder til Udskibningshavnen Covenas. Rørledningen har en Længde af 263 miles.

Det menes, at Anlægget vil sætte Colombia i Stand til at levere Oliemængder, der kommer op paa Siden af de Kvantaa, som Irak og de andre førende Lande indenfor Olieproduktionen yder.

### De krigsforliste Handelsskibe

Ifølge de hidtil foreliggende Opgørelser vedrørende de krigsforliste Handelsskibe har de neutrale Magter i Tiden til 6. November haft et samlet Tab paa omkring godt 100.000 Brutto-Registerton, mens de krigsførende Lande i alt har mistet ca. 340.000 Ton. I Opgørelsen over de danske Tab er medregnet Ø. K.s »Canadas«, der som bekendt var paa 11.108 Ton, og af de nordiske Lande staar Danmark i Øjeblikket som Nr. 2 med et samlet Krigslab paa 12.258 Ton. Sverige har i alt mistet 11.282 Ton og Finland 10.744 Ton, mens Norges samlede Tab kommer helt op paa 24.848 Brutto-Registerton.

### Middelfart Havn

Middelfart Havn har udsendt Regnskabet for 1938—39, hvor Driftsindtægterne har været: Havne- og Bropenge 79.248 Kr. 18 Øre (80.100 Kr.), Leje af Bygninger samt faste Pladslejer m. m. 6.128 Kr. 73 Øre (6.014 Kr. 53 Øre), andre Lejeindtægter og Afgifter 3.637 Kr. 16 Øre (2.350 Kr.), Renter og Udbytte 13.903 Kr. 23 Øre (13.585 Kr.). I alt 102.917 Kr. 30 Øre (102.049 Kr. 53 Øre). Driftsudgifter: Renter 6.744 Kr. 21 Øre (6.744 Kr. 21 Øre), Administrationsudgifter 19.879 Kr. 15 Øre (18.721 Kr. 90 Øre), Vedligeholdelse 15.286 Kr. 17 Øre (20.000 Kr.), Renholdelse og Belysning 2.855 Kr. 57 Øre (2.500 Kr.), Fyrbelysning og Afmærkning samt Isbrydning 1.050 Kr. (1000 Kr.), andre og uforudsete Udgifter 2.213 Kr. 83 Øre (3600 Kr.), Afskrivninger 22.664 Kr. 88 Øre (13.782 Kr. 2 Øre). Driftsoverskud 32.223 Kr. 49 Øre (35.701 Kr. 40 Øre). Paa Regnskabet er Balancen 102.917 Kr. 30 Øre mod 102.049 Kr. 53 Øre i Overslaget. Netto-Formuen pr. 31. Marts 1939 er 1.314.660 Kr. 70 Øre.

### Det svenske Fragtratetal

Svenska Handelsbankens Fragtratetal viser for Oktober en Stigning med 66 pCt. til 481 eller næsten fire Gange Tallet for August. Det bør dog understreges, at alle Angivelser er skønsmæssige, da der er stor Forskel paa Fragtudviklingen for forskellige Varearter og Markeder og betydelig Variation i Forhold til Krigsforsikringspræmierne.

Fragtstigningen fra September til Oktober er størst for Papirmasse, nemlig over 150 pCt. For Trævarer har Stigningen været op imod 90 pCt. Hvad angaar de hjemgaaende Fragter, er Korn steget med 50 pCt. og Kul kun med 25 pCt. Disse Rater er dog fire Gange saa høje som før Krigsudbruddet: Korn næsten tre Gange, Træ høje og Træmasse næsten fem Gange sa høje. Tilsyneladende har en Stabilisering nu fundet Sted, ligesom der i visse Tilfælde er indført Maksimalfragter.

### Falsterbo

Efter Etableringen af det tyske Minefelt i Farvandet mellem Møn og Falsterbo begyndte man i Sverige at sysle med Planer om at uddybe Sejllobet forbi Falsterbo indenfor den svenske Territorialgrænse. Imidlertid bebudede Tyskland for faa Dage siden en Udvidelse af Minefeltet, saa det ogsaa kom til at omfatte Zonen mellem 3 og 4 Mils Grænserne, hvad der vilde medføre store Vanskeligheder for den neutrale Skibsfart fra Østersøen til Vesteuropa og de oversøiske Lande. Uddybningsplanerne omfattes derfor med øget Interesse.

Efter hvad der nu meddeles, vil Uddybningen blive foretaget, hvad enten Tyskland gør Alvor af at udvide Minefeltet eller ej. Ved Stensprængning og Opmudring vil Vanddybden snarest muligt blive forøget fra 5 til 7 Meter. Dog vil det ikke blive muligt at afslutte disse Arbejder førend i Løbet af næste Aar. Farvandet isdenfor 3 Mils Grænsen er ved dagligt Vand 5 Meter dybt og kan ikke passeres af Skibe med Dybgaende over 4,5 Meter. Dette Farvand er afmærket med Prikker udenom Falsterbo Rev. Etableringen af en 7 Meters Rende er ikke gjort med at oplodde og med Sømærker afmærke en ny Kurs op til Flinterenden; der maa foretages omfattende Bundundersøgelser for at kortlægge Uddybningsmulighederne. De fleste Steder vil det være tilstrækkeligt at bortgrave Sandbankerne, men andre Steder maa undersøiske Kalkrev sprænges bort. Omkostningerne bliver saaledes ret betydelige.

### Svendborg Havn

Forleden forelaa Svendborg Havns Regnskab for 1938—39. Det fremgik heraf, at Havnens Indtægter havde været: Havne- og Bropenge 234.985 Kr., Leje af Bygninger samt faste Pladslejeafgifter 59.254, andre Lejeindtægter og Afgifter 4.651, Renter og Udbytte af Havnens Kapitaler 20.682, andre Indtægter 1.206, tilsammen 320.779 Kr., hvormed Regnskabet balancerede.

Driftsudgifterne var: Renter af Havnens Gæld 28.078 Kr., Administrationsudgifter 54.212, Vedligeholdelse og Anlæg m. v. 66.962, Renholdelse og Belysning af Gader, Pladser og Veje 30.020, Fyrbelysning, Afmærkning af Sejllob og Isbrydning 3.104, andre og uforudsete Udgifter 13.496, Afskrivninger 59.553, Henlæggelser til Statusoverskud 17.341, tilsammen 272.012 Kr., og der fremkommer herefter et Driftsoverskud paa 48.010 Kr. Driftsoverskudet var budgetteret til 42.703 Kr., og Forøgelsen paa 5.306 Kr. fremkommer gennem Mindreindtægter paa 1.879 Kr. og Mindreudgifter paa 7.185 Kr.

Der havde været en pæn Statusfremgang. Status balancerede med 3.162.000 Kr. Borgmesteren forelagde Regnskabet med Bemærkning om, at Havnen sad godt i det. Hvis man lægger Havnens Kapitalformue til Beholdningen,

skylder Havnen kun 98.000 Kr., og da man i indeværende Aar afdrager 77.000 Kr., vil det sige, at man derefter har Gælden nedbragt til kun 22.000 Kr.

#### Lettiske Skibe under dansk Flag

Damperen »Dagør«, der tidligere sejlede under lettisk Flag, er blevet overført til det danske Register, og som Ejer er anført Dampskibsselskabet »Baltic« (Skibsreder Chr. Jensen).

En anden lettisk Damper »Kaupo« er i disse Dage sat under dansk Flag; den skal administreres af Skibsreder Albert Jensen.

Det drejer sig i disse Tilfælde om Skibe, der, skønt hjemmehørende i Lolland, helt eller overvejende ejes af dansk Kapital.

#### De internationale Søvejsregler

Paa H. Hagerups Forlag har Orlogskaptajn E. J. C. Qvistgaard udsendt en Bog: »De internationale Søvejsregler« og forskellige andre Anordninger og Bekendtgørelser Søfarlen vedrørende med Kommentarer og Tegninger. (Pris indb. i blødt Shirtingsbind Kr. 5,50).

Bøger om Søvejsreglerne har flere andre Lande længe haft, men hidtil har der ikke foreligget nogen Bog paa Dansk, og Bogens Fremkomst vil derfor utvivlsomt afhjælpe et stort Savn.

Men Bogen bringer ikke alene Søvejsreglerne. Der har indenfor de skandinaviske Lande samt England og Tyskland dannet sig en Retspraksis, som gaar igen i alle Søretsafgørelser. Paa Grundlag af Søretsafgørelser i disse Lande har Orlogskaptajn Qvistgaard, der har været Lærer i Tjenestekendskab og Sømandsskab paa Søofficersskolen, udarbejdet sine Kommentarer for at uddybe Forståelsen af Søvejsreglerne.

I Tilslutning hertil vil de meget overskuelige Farvetavler med de forskellige Kombinationer af Skibsllys, man kan komme ud for paa Søen, være til stor Hjælp.

Søofficerer, Skibsførere og Styrmand har Brug for denne Bog baade ved Studier og i Praksis. Men ogsaa for Redere og Assurandører som de økonomisk interesserede Parter i alle Kollisionssager vil den have Interesse, ligesom Havnemyndigheder rundt om i Landet vil kunne gøre Brug af den.

#### Skibssalg

R. S. Platou A/S, Oslo, meddeler:

Der er fremdeles en vis Interesse for Køb af Tonnage, men det viser sig, at Interessen hovedsagelig koncentrerer sig om mindre Skibe, som kan skaffes med relativt smaa Kapitaludlæg.

S.s. »Lloyd«, ca. 450 Tons d.w., bygget 1914, survey 1935, er solgt i Norge.

Endvidere skal der være solgt en ca. 10.000 Tons d.w. Damptanker ca. 20 Aar gammel til udenlandske Købere.

#### Ophugning

I Oktober Maaned blev kun to Skibe paa tilsammen 1921 Tons gross (undtagen amerikansk og japansk Tonnage) solgt til Ophugning. Ifjor i Oktober blev der solgt 8 Skibe (inkl. en Trawler paa ca. 190 Tons. men undtagen amerikansk og japansk Tonnage), tilsammen 28.167 tons gross. I Løbet af de sidste 10 Maaneder er 104 Skibe, tilsammen 259.319 tons gross solgt til Ophugning, mens Tallene for den tilsvarende Periode ifjor var 81 Skibe paa tilsammen 239.274 Tons gross.

#### Ostende

Handelsministeriet meddeler:

Ostende Radio udsender Søndag:

Alle Skibe bestemt til Antwerpen og Ghent skal gaa gennem Oostgat channel. Paa Grund af Wielingen channel's Lukning kan Lodser for Floden Schelde via Oostgat erholdes ved Wandelaar Buoy og ved Middelbank Buoy.

#### Den usikre Søfart over Nordsøen

Den Usikkerhed, der siden Krigens Udbrud har været forbundet med Søfarten over Nordsøen, har foranlediget, at Sveriges Industriforbund har tilstillet Regeringen en Skrivelse, hvori man paapeger, at Transportvejen over Østersund—Storlien—Trondheim bør benyttes i større Udstrækning, end det nu er Tilfældet. Den paagældende Jernbaneforbundens Kapacitet er imidlertid for ringe til en stærkere Trafik, der eventuelt yderligere kan blive forøget ved Transit fra de øvrige nordiske Lande, og for at

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**



**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

bedre Forholdet foreslaas Industriforbundet en hurtig Elektrificering af denne Jernbanestrækning.

#### Danmarks Folketal 1. Juli 1939

Paa Grundlag af de aarlige Opgørelser over Antallet af Fødtte og Døde samt af den samlede Vandring til og fra Landet kan Danmarks Folketal pr. 1. Juli 1939 anslaaes til 3.805.000, fjr. nedenstaaende Oversigt, hvoraf tillige Tallene for de nærmest foregaende Aar fremgaar:

Aar	Folketal	Tilvækst	abs.	pCt.
1. Juli 1935.....	3.695.000	27.000	0,73	
— 1936.....	3.722.000	27.000	0,73	
— 1937.....	3.749.000	28.000	0,75	
— 1938.....	3.777.000	28.000	0,74	
— 1939.....	3.805.000			

#### Den danske Sømandskirke i Antwerpen

Sømandskirken i Antwerpen er klar til at modtage sine — forhaabentlig mange — Besogende. At den er paa sin Plads i den store Havneby, hvor næsten alle Skibe kommer, er klart, og der har — heldigvis — da ogsaa længe været spurgt til den paa Skibene. Men den er nu ogsaa i sig selv værd at søge, naar man er i Antwerpen. Den ligger i samme Gade, som alle de andre Sømandsmissioner, Avenue d'Italie, men Indgangen er i Sidegaden, Violastraat 2. 2 mægtige Værelser udgør Læsesalen, og i det tilstødende Kirkerum er der Plads til 150 Mennesker. — Den 20. Oktober kom som ny Sømandspræst Carl Wagner Kolpen, der ligesom sin Hustru er fra Kalundborg; han er 24 Aar gammel og blev teologisk Kandidat i Januar 1939.

#### 50 Aar

Kontorchef i Det Forenede Dampskibs-Selskab *L. Mortensen* fyldte Fredag 50 Aar.

Fører i Svitzers Bjergnings-Entreprise, Kaptajn *J. C. Voxen* fejrede Søndag sin 50 Aars Fødselsdag.

#### 60 Aar

Fredag fyldte Lods ved Aalborg Lodseri *P. V. Holmgaard* 60 Aar. Lods Holmgaard, der er født i Aalborg, kom til Søs i 1895 og sejlede en Tid lang med danske og lyske Sejlskibe. Navigationseksamen tog han ligeledes i Aalborg. I 12 Aar sejlede han som Styrmand i D.F.D.S., indtil han i 1915 blev Lods. Han er Næstformand i Aalborg Marineforening og Bestyrelsesmedlem i Aalborg Skipperforening.

#### Dødsfald

Mangeaarig Opsynsmand *J. Pedersen Drachmann* er død, 78 Aar gammel. Han blev ansat ved Redningsstationen Fornæs 1888 og afskedigedes efter en Tjeneste paa 45 Aar, hvorunder han havde deltaget i mange Redningsarbejder og været med til at hjælpe en lang Række skibbrudne.

Søkyndigt Medlem af Sø- og Handelsretten, Kaptajn *T. V. Stabell* er død, 68 Aar gammel. Kaptajn Stabell havde været Medlem af Sø- og Handelsretten siden 1928 og var desuden Medlem af Overskibstilsynet.

Han var født paa Læsø, hvor hans Fader var Præst. Han kom tidligt til Søs, sejlede med Thuro- og Fanø-Sejlskibe, tog derefter Styrmandseksamen og var dernæst i Dampskibsselskabet L. H. Carls Tjeneste, først som Styrmand, siden som Skibsfører. Endelig var han i nogle Aar Skibsfører i D.F.D.S. indtil han i 1924 gik i Land. Kaptajn Stabell var meget afholdt i vide Kredse og havde ved flere Lejligheder lagt personligt Mod for Dagen; under den sidste Krig modtog han saaledes fra fransk Side en Anerkendelse for den Støtte han i 1915 havde ydet en fransk Torpedobaad, der sank ud for Cherbourg.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

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

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

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

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Wassberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

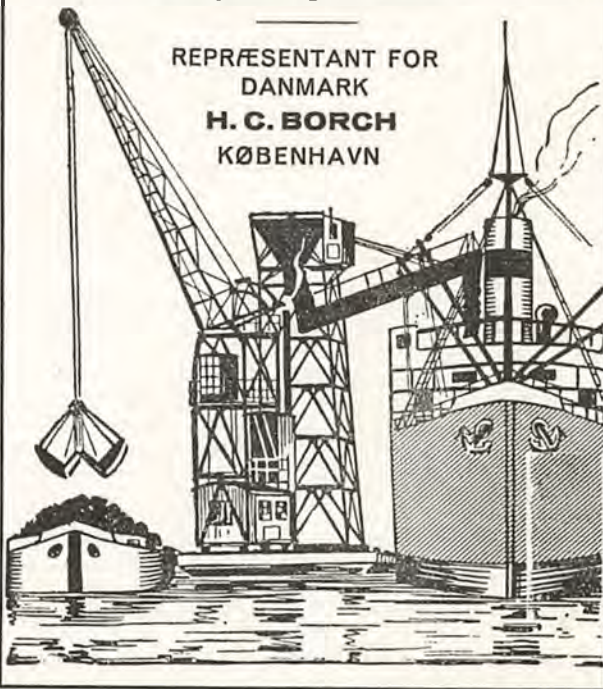
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARKH. C. BORCH  
KØBENHAVN**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &amp;

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSESELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDEB:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg + Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve

Kobberstof for Træskibe

Patent Mørje

Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldebodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13770.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 15. November 1939.

Nr. 51.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaes ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faaer for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

### 3343. Østersøen. Gedser Rev — Dars Minespærring. Lystønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 48/4584. Berlin 1939.)

En hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 54° 30',<sub>45</sub> N. 11° 58',<sub>30</sub> E., c. 3,<sub>4</sub> Sm S. for *Gedser* Fyr.

(E. f. S. Nr. 47/3055 1939. Kort Nr. 191, 186, 187, 126 og 180.)

### 3344. Sverige S.-Kyst. Falsterborev S. Afmærkning af neutralt Løb. Rettelse til E. f. S. Nr. 41/2716 1939.

(U. f. S. Nr. 50/2971. Stockholm 1939.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 41/2716 1939 meddeles, at Pladsen for den under Pkt. I anførte Stage er 55° 20',<sub>17</sub> N. 12° 53',<sub>05</sub> E.

Mindste Dybde i Neutralitetsløbet er 5 m.

(E. f. S. Nr. 41/2716 1939. Kort Nr. 132, 130, 187 og 188.)

### 3345. Sverige S.- og E.-Kyst. Midlertidige Lodsfarvand m. m.

(U. f. S. Nr. 51/2978 og Nr. 51/2977. Stockholm 1939.)

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er indtil videre oprettet følgende midlertidige Lodsfarvand:

Lodsplads:

*Öresunds norra*: Fra *Falsterborevs* Fyrskibsstation til Søen ved *Trelleborg*.

*Landskrona*: — Søen ved *Trelleborg* til *Falsterborevs* Fyrskibsstation eller omvendt.

— : — Søen ved *Trelleborg* til Søen ved *Ystad*.

*Malmö*: — *Falsterborevs* Fyrskibsstation til Søen ved *Trelleborg*.

*Limhamn*: — Søen ved *Trelleborg* til *Falsterborevs* Fyrskibsstation eller omvendt.

— : — Søen ved *Trelleborg* til Søen ved *Ystad*.

*Öresunds södra*: — Søen ved *Trelleborg* til *Falsterborevs* Fyrskibsstation.

*Trelleborg*: — Søen ved *Trelleborg* til *Falsterborevs* Fyrskibsstation.

— : — Søen ved *Trelleborg* til Søen ved *Ystad*.

*Ystad*: — Søen ved *Ystad* til Søen ved *Trelleborg*.

— : — Søen ved *Ystad* til Søen ved *Simrishamn*.

*Simrishamn*: — Søen ved *Simrishamn* til Søen ved *Ystad*.

— : — Søen ved *Simrishamn* til Søen ved *Åhus*.

*Åhus*: — Søen ved *Åhus* til Søen ved *Simrishamn*.



<i>Åhus:</i>	Fra Søen ved <i>Åhus</i> til Søen ved <i>Karlshamn</i> eller <i>Tärnö</i> .
<i>Karlshamn:</i>	— Søen ved <i>Karlshamn</i> eller <i>Tärnö</i> til Søen ved <i>Åhus</i> .
— :	— Søen ved <i>Karlshamn</i> eller <i>Tärnö</i> til Søen ved <i>Aspö</i> .
<i>Aspö:</i>	— Søen ved <i>Aspö</i> til Søen ved <i>Karlshamn</i> eller <i>Tärnö</i> .
— :	— Søen ved <i>Aspö</i> til Søen ved <i>Grimskär</i> .
— :	— Søen ved <i>Aspö</i> til Søen ved <i>Bergkvara</i> .
<i>Bergkvara:</i>	— Søen ved <i>Bergkvara</i> til Søen ved <i>Aspö</i> .

For *Limhamns* og *Landskronas* Lodsstationer er midlertidigt oprettet Lodsudkig i *Trelleborg*.

(E. f. S. Nr. 40/2710 1939.)

### 3346. Sverige S.-Kyst. Hanö Bugt. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.

(U. f. s. Nr. 49/2969. Stockholm 1939.)

E. f. S. Nr. 42/2757 1939 annulleres og erstattes med følgende:

Nedennævnte Sømærker er midlertidig udlagt som Neutralitetsafmærkning for den svenske S.-Kyst:

1. En sort Stage med 2 Balloner paa  $55^{\circ} 25'_{,50}$  N.  $14^{\circ} 18'_{,92}$  E., SE. for *Örnehusen*.
2. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 30'_{,00}$  N.  $14^{\circ} 24'_{,34}$  E., ESE. for *Brantevik* i dybt Vand.
3. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 34'_{,75}$  N.  $14^{\circ} 23'_{,80}$  E., NE. for *Simrishamn* i dybt Vand.
4. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 40'_{,44}$  N.  $14^{\circ} 19'_{,67}$  E., ENE. for *Stenshuvud* i dybt Vand.
5. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 45'_{,34}$  N.  $14^{\circ} 15'_{,20}$  E., E. for *Juleboda* i dybt Vand.
6. En sort Stage med 1 Ballon og en rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 50'_{,83}$  N.  $14^{\circ} 18'_{,80}$  E., E. for *Yngsjögrop* i dybt Vand.
7. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 53'_{,21}$  N.  $14^{\circ} 22'_{,70}$  E., N. for en 8 m Grund.
8. En sort Stage med 2 Balloner paa  $55^{\circ} 53'_{,33}$  N.  $14^{\circ} 22'_{,82}$  E., SE. for *Aftongrund*.
9. En Stage uden Topbetegnelse paa  $55^{\circ} 53'_{,58}$  N.  $14^{\circ} 23'_{,60}$  E., ESE. for en 6 m Grund.
10. En Stage uden Topbetegnelse paa  $55^{\circ} 53'_{,92}$  N.  $14^{\circ} 24'_{,25}$  E., SE. for en 4,7 m Grund (Grunden er afmærket med en Stage med Kryds).
11. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 54'_{,05}$  N.  $14^{\circ} 24'_{,67}$  E., N. for en 6 m Grund.
12. En Stage uden Topbetegnelse paa  $55^{\circ} 54'_{,16}$  N.  $14^{\circ} 24'_{,03}$  E., S. for en 6 m Grund.
13. En Stage uden Topbetegnelse paa  $55^{\circ} 54'_{,43}$  N.  $14^{\circ} 25'_{,40}$  E., SE. for en 4,7 m Grund.
14. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 54'_{,48}$  N.  $14^{\circ} 25'_{,95}$  E., WNW. for en 7 m Grund.
15. En Stage uden Topbetegnelse paa  $55^{\circ} 54'_{,69}$  N.  $14^{\circ} 25'_{,95}$  E., SSW. for en 7 m Grund.
16. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $55^{\circ} 54'_{,85}$  N.  $14^{\circ} 26'_{,91}$  E., NNW. for en 7 m Grund.
17. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 56'_{,02}$  N.  $14^{\circ} 29'_{,43}$  E., SE. for en 8,5 m Grund.
18. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 56'_{,42}$  N.  $14^{\circ} 30'_{,19}$  E., N. for en 8,5 m Grund.
19. En rød Stage med 2 opadvendte Koste paa  $55^{\circ} 57'_{,12}$  N.  $14^{\circ} 30'_{,93}$  E., NNW. for en 7,5 m Grund.
20. En Stage uden Topbetegnelse paa  $55^{\circ} 57'_{,38}$  N.  $14^{\circ} 31'_{,03}$  E., E. for en 10 m Grund.
21. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 57'_{,95}$  N.  $14^{\circ} 32'_{,90}$  E. paa N.-Siden af Flakket *Skintosaflöten*.
22. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 57'_{,97}$  N.  $14^{\circ} 33'_{,00}$  E. paa N.-Siden af Flakket *Skintosaflöten*.
23. En sort Stage med 1 Ballon paa  $55^{\circ} 57'_{,06}$  N.  $14^{\circ} 35'_{,23}$  E. ved *Spättgrund*.

24. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 05',_{75}$  N.  $14^{\circ} 50',_{80}$  E., S. for *Sternö* i dybt Vand.
25. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 05',_{75}$  N.  $15^{\circ} 00',_{50}$  E., SE. for *Tärnö* i dybt Vand.
26. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 06',_{10}$  N.  $15^{\circ} 09',_{30}$  E., SW. for *Gåsfeten* i dybt Vand.
27. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 04',_{90}$  N.  $15^{\circ} 18',_{60}$  E., S. for *Gjö* i dybt Vand.
28. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 02',_{00}$  N.  $15^{\circ} 39',_{10}$  E., S. for *Sturkö* i dybt Vand.
29. En sort Stage med 2 Balloner paa  $56^{\circ} 04',_{72}$  N.  $15^{\circ} 56',_{20}$  E., E. for *Torhamnsudde* i dybt Vand.
- Sømærkerne 8) og 23) er de i Søkortet angivne Sømærker ved henholdsvis *Aftongrund* og *Spättgrund*, som midlertidigt er flyttet til ovennævnte Pladser.  
(Kort Nr. 188, 180 og 181.)

**3347. Sverige. Ölands södra udde. Midlertidig Neutralitetsafmærkning.**

(U. f. s. Nr. 47/2902. Stockholm 1939.)

Den Del af Neutralitetsløbet ved *Öland*, som er beliggende S. for *Ölands södra udde*, er undersøgt og afmærket. Mindste Dybde i Løbet er 8 m.

Følgende Sømærker er udlagt:

Paa Løbets N.-lige Side:

1. En rød Stage med en opadvendt Kost over to Balloner paa  $56^{\circ} 09',_{13}$  N.  $16^{\circ} 21',_{67}$  E.
2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 09',_{08}$  N.  $16^{\circ} 22',_{35}$  E.
3. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 09',_{08}$  N.  $16^{\circ} 23',_{44}$  E.
4. En rød Stage med 2 opadvendte Koste paa  $56^{\circ} 09',_{04}$  N.  $16^{\circ} 24',_{03}$  E.
5. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 08',_{75}$  N.  $16^{\circ} 24',_{75}$  E.
6. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 08',_{41}$  N.  $16^{\circ} 25',_{65}$  E.
7. En rød Stage med 3 opadvendte Koste paa  $56^{\circ} 08',_{46}$  N.  $16^{\circ} 26',_{25}$  E.

Sømærket 1) er det i Søkortet angivne Sømærke, der midlertidigt er flyttet til c. 0,2 Sm N. for den i Kortet angivne Plads.

Sømærket 7) er det i E. f. S. Nr. 45/2924 1939 angivne Sømærke, der er flyttet til c. 0,2 Sm NE. for den tidligere angivne Plads.

Paa Sejlløbets S.-lige Side:

8. En sort Stage med 1 Ballon paa  $56^{\circ} 08',_{93}$  N.  $16^{\circ} 22',_{30}$  E.
9. En sort Stage med 2 Balloner paa  $56^{\circ} 08',_{92}$  N.  $16^{\circ} 23',_{78}$  E.
10. En Stage uden Topbetegnelse paa  $56^{\circ} 08',_{66}$  N.  $16^{\circ} 24',_{62}$  E.
11. En sort Stage med 2 Balloner paa  $56^{\circ} 08',_{25}$  N.  $16^{\circ} 25',_{56}$  E.

Det tilraades Skibsførere, som paa Grund af Skibets Dybgaaende ikke kan benytte ovennævnte Sejlløb, at navigere uden for den i Søkortet angivne 20 m-Kurve.

(E. f. S. Nr. 45/2924 1939. Kort Nr. 180 og 181.)

**3348. Sverige E.-Kyst. Blackan Lys- og Fløjtetønde atter udlagt.**

(U. f. s. Nr. 51/2975. Stockholm 1939.)

Lys- og Fløjtetønden *Blackan* paa c.  $57^{\circ} 28',_{5}$  N.  $16^{\circ} 51',_{1}$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 50/3246 1938.)

**3349. Sverige E.-Kyst. Hävringe. Fyr skjult.**

(U. f. s. Nr. 51/3033. Stockholm 1939.)

Vraget af en paa *Hävringe* strandet Damper skjuler *Hävringe yttre* Fyr paa c.  $58^{\circ} 36',_{2}$  N.  $17^{\circ} 19',_{3}$  E. helt i en Sektor mellem Pejlingerne  $302^{\circ}$  og  $314^{\circ}$  samt delvis mellem  $314^{\circ}$  og  $322^{\circ}$ . De skjulende Dele af Vraget vil snarest blive fjernet.

**3350. Sverige. Landsort—Häradsjär. Gränsöström. Fyrbelysning forandret.**

(U. f. s. Nr. 48/2965. Stockholm 1939.)

De i E. f. S. Nr. 50/3247 1939 meddelte Ændringer i Fyrbelysningen i *Gränsöström* er udført.

(E. f. S. Nr. 50/3247 1939.)

**3351. Sverige. Stockholm Skærgaard. Dalaröleden. Forandring i Fyrbelysningen.**

(U. f. s. Nr. 48/2909. Stockholm 1939.)

a. Paa et Skær W. for *Aspö* SW.-Pynt er paa  $59^{\circ} 06',_{80}$  N.  $18^{\circ} 24',_{03}$  E. tændt et nyt Fyr, *Aspöskär* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Minut. Flammens Højde:  $5,_{0}$  m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrlanterne paa Jerustativ. Fyret lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra $93^{\circ}$ til $108^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pejll. fra $183^{\circ}$ til $203^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $108^{\circ}$ - $160^{\circ}$ .         | 5. Hvidt i — - $203^{\circ}$ - $208^{\circ}$ .          |
| 3. Rødt i — - $160^{\circ}$ - $183^{\circ}$ .          | 6. Rødt i — - $208^{\circ}$ - $222^{\circ}$ .           |
- b. Fyret *Genböte* paa c.  $59^{\circ} 08',_{0}$  N.  $18^{\circ} 26',_{0}$  E. er ændret og lyser nu, som følger:
- |  |  |
|--|--|
| 1. Hvidt i Pejll. fra $6^{\circ}$ til $15\frac{1}{2}^{\circ}$ .    | 7. Grønt i Pejll. fra $141\frac{1}{2}^{\circ}$ til $184^{\circ}$ , uforst. |
| 2. Rødt i — - $15\frac{1}{2}^{\circ}$ - $38^{\circ}$ .             | 8. Hvidt i — - $184^{\circ}$ - $211\frac{1}{2}^{\circ}$ .                  |
| 3. Grønt i — - $38^{\circ}$ - $47\frac{1}{2}^{\circ}$ .            | 9. Rødt i — - $211\frac{1}{2}^{\circ}$ - $234^{\circ}$ .                   |
| 4. Hvidt i — - $47\frac{1}{2}^{\circ}$ - $50\frac{1}{2}^{\circ}$ . | 10. Grønt i — - $234^{\circ}$ - $252^{\circ}$ .                            |
| 5. Rødt i — - $50\frac{1}{2}^{\circ}$ - $59^{\circ}$ .             | 11. Hvidt i — - $252^{\circ}$ - $270^{\circ}$ .                            |
| 6. Hvidt i — - $59^{\circ}$ - $141\frac{1}{2}^{\circ}$ , uforst.   |  |

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 49/3182 1939.)

**3352. Sverige. Öregrunds Skærgaard. Lystønde udlagt.**

(U. f. s. Nr. 48/2907. Stockholm 1939.)

Ved W.-Siden af Sejlløbet *Öregrund*—*Svartklubben* er paa  $60^{\circ} 17',_{83}$  N.  $18^{\circ} 33',_{40}$  E., NE. for en  $6,_{0}$  m Grund udlagt en sortmalet Lystønde, *Klykskär* Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,_{3}^s$ ; Mærke  $2,_{7}^s$ . Synsvidde: 8 Sm.

(E. f. S. Nr. 49/3187 1939.)

**3353. Sverige. Bottniske Bugt. Ångermanälven. Sejlløb spærret for Sejllads.**

(U. f. s. Nr. 48/2906. Stockholm 1939.)

Paa Grund af Brobygningsarbejder spærres *Klockestrandssundet* mellem *Sandö* og *Klockestrand* paa c.  $62^{\circ} 53',_{0}$  N.  $17^{\circ} 54',_{2}$  E. indtil videre for al Sejllads.

**3354. (T). Finland. Skärgårdshavet. Utö. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**

(U. f. s. Nr. 31/966. Helsingfors 1939.)

Taagesignalerne med Nautofon og Knaldsignaler ved *Utö* Fyr paa c.  $59^{\circ} 47'$  N.  $21^{\circ} 22'$  E. er indtil videre ude af Virksomhed.

**3355. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Ledebaake forandret.**

(U. f. s. Nr. 30/939. Helsingfors 1939.)

*Pukkionkivi* Ledebaake paa  $60^{\circ} 26' 34''$  N.  $27^{\circ} 47' 26''$  E. bestaar nu af en paa Betonfundament opsat Stang, paa hvis Top der er anbragt en trekantet, hvid Tavle med Spidsen opad; den staar paa en stor Sten i Søen. Baaken er overet med Fyret *Pukkio* paa  $60^{\circ} 26' 32''$  N.  $27^{\circ} 47' 30''$  E. i Pejling c.  $96^{\circ}$ .

**3356. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Ledebaaker opført.**

(U. f. s. Nr. 30/940. Helsingfors 1939.)

Følgende nye Ledebaaker er opført:

*Parrjo (övre)* paa  $60^{\circ} 27' 32''$  N.  $27^{\circ} 42' 35''$  E., en paa Støtter staaende rektangulær, hvid Tavle, som i Midten har et rødt, lodret Felt. Højden over Vandet: 12 m.

*Santio (nedre)* paa  $60^{\circ} 27' 17''$  N.  $27^{\circ} 43' 20''$  E., en paa Støtter staaende rektangulær, hvid Tavle, som i Midten har et rødt, lodret Felt. Højden over Vandet:  $6,_{5}$  m.

Baakerne er overet i Pejling c.  $304^{\circ}$ .**3357. Finland. Finske Bugt. Jousimiehensalmi Sejlløb. Ledebaaker opført.**

(U. f. s. Nr. 30/941. Helsingfors 1939.)

Følgende nye Ledebaaker er opført:

1. *Keillahti övre* paa  $60^{\circ} 23' 22''$  N.  $28^{\circ} 31' 00''$  E., en paa Støtter staaende rektangulær, hvid Tavle, som i Midten har et rødt, lodret Felt. Højden over Vandet: 9 m.

*Keitlahti nedre* paa  $60^{\circ} 23' 37''$  N.  $28^{\circ} 30' 34''$  E., en paa Støtter staaende rektangulær, hvid Tavle, som i Midten har et rødt, lodret Felt. Højden over Vandet: 7 m.

Baakerne er overet i Pejling c.  $142^{\circ}$ .

2. *Jousimies övre* paa  $60^{\circ} 20' 55''$  N.  $28^{\circ} 31' 13''$  E., en paa Støtter staaende rektangulær, hvid Tavle, som i Midten har et rødt, lodret Felt. Højde over Vandet: 10 m.

*Jousimies nedre* paa  $60^{\circ} 21' 36''$  N.  $28^{\circ} 30' 46''$  E., en i Søen staaende rektangulær, hvid Tavle, som i Midten har et rødt, lodret Felt. Højden over Vandet: 6 m.

Baakerne er overet i Pejling c.  $162^{\circ}$ .

### 3358. Estland. Finske Bugt. Riga Bugt. Omraader med Lodstvang.

(N. t. M. Nr. 10/41. Tallinn 1939.)

Der hersker *Lodstvang* indenfor følgende Omraader:

1. *Tallinn Bugt, Tallinn Havne og Red:* Indenfor en Linie, der gaar mellem Punkterne:

a)  $59^{\circ} 28',_{45}$  N.  $24^{\circ} 21',_{6}$  E.,

b)  $59^{\circ} 37',_{3}$  N.  $24^{\circ} 29',_{7}$  E.,

c)  $59^{\circ} 36',_{0}$  N.  $24^{\circ} 43',_{8}$  E.,

og derfra langs Kysten af *Tallinn Bugt* til Punkt a).

2. Ved *Narva:* I Omraadet indenfor Havnens Grænser.

3. Ved *Pärnu:* I Omraadet indenfor Havnens Grænser.

Skibe, der er bestemt til *Tallinn*, kan tage Lods ved *Suurup Lys-* og *Fløjtetønde* paa c.  $59^{\circ} 29',_{2}$  N.  $24^{\circ} 20',_{4}$  E. og ved *Aegna Lys-* og *Fløjtetønde* paa c.  $59^{\circ} 36',_{4}$  N.  $24^{\circ} 42',_{8}$  E.

Skibe, der forlader *Tallinn*, tager Lods i *Tallinn Havn*.

### 3359. Estland. Finske Bugt. Kopli Havn Nr. 1. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 10/42. Tallinn 1939.)

Paa Molehovedet i *Kopli Havn Nr. 1* er paa  $59^{\circ} 27' 16''$  N.  $24^{\circ} 39' 48''$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver  $2^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ . Flammens Højde:  $8,3$  m. Synsvidde: 2 Sm. Rundt, hvidt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra  $45^{\circ}$  til  $67^{\circ}$ . 3. Grønt i Pejl. fra  $151^{\circ}$  til  $45^{\circ}$ .

2. Rødt i — -  $67^{\circ}$  -  $151^{\circ}$ .

Fyret vises permanent fra 15. November d. A.

(E. f. S. Nr. 41/2726 1939. Kort Nr. 184 og 182.)

### 3360. Estland. Finske Bugt. Kopli Havn Nr. 2. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 10/43. Tallinn 1939.)

Paa Molehovedet i *Kopli Havn Nr. 2* er paa  $59^{\circ} 27' 47''$  N.  $24^{\circ} 38' 53''$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $12^s$ , Blink  $3^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $3^s$ , Mørke  $5^s$ . Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 8 Sm. Rundt, hvidt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra  $334^{\circ}$  til  $90^{\circ}$ . 4. Rødt i Pejl. fra  $138\frac{1}{2}^{\circ}$  til  $173^{\circ}$ .

2. Grønt i — -  $90^{\circ}$  -  $109\frac{1}{2}^{\circ}$ . 5. Grønt i — -  $173^{\circ}$  -  $334^{\circ}$ .

3. Hvidt i — -  $109\frac{1}{2}^{\circ}$  -  $138\frac{1}{2}^{\circ}$ .

Fyret vises permanent fra 15. November d. A.

(E. f. S. Nr. 41/2726 1939. Kort Nr. 184 og 182.)

### 3361. Letland. Liepaja. Forbudte Omraader.

(N. t. M. Nr. 12/29. Riga 1939.)

1. Det N.-lige Indløb til *Liepaja Havn* er indtil videre lukket for Sejlads.

2. Omraadet i *Liepaja Havn* N. for Breddeparallellell  $56^{\circ} 32',_{5}$  N. er forbudt for alle Skibe.

### 3362. (T). Tyskland. Leba NW. Vrag.

(N. f. S. Nr. 48/4583. Berlin 1939.)

Vraget af Fiskerdamperen *Seefahrt* ligger sunket i c. 19 m Vand paa c.  $54^{\circ} 48',_{5}$  N.  $17^{\circ} 30',_{0}$  E., c. 3 Sm NW. for *Leba*.

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

### 3363. Sverige. Sundet. Midlertidige Lodsfarvand m. m.

(U. f. s. Nr. 51/2991. Stockholm 1939.)

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er indtil videre oprettet følgende midlertidige Lodsfarvand:

Lodsplads:

<i>Trelleborg:</i>	Fra <i>Falsterborevs</i> Fyrskibsstation til <i>Malmö</i> Red.
<i>Limhamn:</i>	— <i>Falsterborevs</i> Fyrskibsstation til <i>Malmö</i> Red.
— :	— Søen ved <i>Limhamn</i> til <i>Falsterborevs</i> Fyrskibsstation eller omvendt.
<i>Landskrona:</i>	— Søen ved <i>Landskrona</i> til <i>Falsterborevs</i> Fyrskibsstation eller omvendt.
— :	— <i>Falsterborevs</i> Fyrskibsstation til <i>Malmö</i> Red.
<i>Råå:</i>	— <i>Råå</i> til <i>Malmö</i> Red.
— :	— <i>Råå</i> til <i>Svinbådans</i> Fyrskib.
<i>Hälsingborg:</i>	— <i>Hälsingborg</i> til <i>Malmö</i> Red.
— :	— <i>Hälsingborg</i> til <i>Svinbådans</i> Fyrskib.
<i>Öresunds norra:</i>	— <i>Svinbådans</i> Fyrskib til Søen ved <i>Halmstad</i> .

(E. f. S. Nr. 40/2710 1939.)

### 3364. Sverige. Sundet. Ven. Fyr- og Taagesignalstation oprettes.

(U. f. s. Nr. 48/2920. Stockholm 1938.)

Omkring den 1. December d. A. tændes paa c. 55° 53',<sub>5</sub> N. 12° 42',<sub>7</sub> E., c. 100 m E. for *Ven* S.-ligste Pynt et Fyr, *Vens södra udde* Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 30<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 10 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyret vil lyse, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 256° til c. 265°. | 4. Grønt i Pej. fra c. 315° til c. 331°. |
| 2. Hvidt i — - c. 265° - c. 286°.        | 5. Hvidt i — - c. 331° - c. 1°.          |
| 3. Rødt i — - c. 286° - c. 315°.         | 6. Rødt i — - c. 1° - c. 58°.            |

Ved Fyret vil blive installeret en Nautofon, hvormed der under usigtbare Vejrforhold hvert Minut vil blive givet 3 Stød, hver af 2<sup>s</sup>. Varighed, adskilt af 2<sup>s</sup>. Pause.

(E. f. S. Nr. 11/789 1939. Kort Nr. 131, 130, 125, 100 og 180.)

### 3365. Sverige. Sundet. Falsterborev. Midlertidig udlagt Lys- og Fløjtetønde inddraget.

(Stavnæs Radio, den 8. November 1939.)

Den rødmaalede Lys- og Fløjtetønde, der midlertidig har været udlagt paa Fyrskibet *Falsterborevs* Plads paa c. 55° 17½' N. 12° 47' E., er inddraget.

(E. f. S. Nr. 40/2710 1939.)

### 3366. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Oplysning om Tilsanding. Afmærkning flyttes.

Ved en fornylig foretagen Undersøgelse har det vist sig, at der i den W.-lige Del af den gravede Rendes S.-Side strækker sig en Opgrunding ud indtil c. 25 m i Sejløbet, hvorfor Afmærkningen i Rendens S.-Kant ved først givne Lejlighed vil blive anbragt paa Kanten af den konstaterede 2,<sub>8</sub> m Kurve.

c. 55° 07' N. 12° 14',<sub>5</sub> E.

(E. f. S. Nr. 48/3119 1939.)

### 3367. Tyskland. Lille-Bælt. Falshøft N. Bombe sunket. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 48/4503. Berlin 1939.)

En mindre Bombe ligger sunket paa c. 54° 48' N. 9° 58' E. Man advares imod at ankre eller fiske i Nærheden af forannævnte Plads.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 3368. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Lystønde udlagt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/944 1939 meddeles, at i Anledning af Nedbrydningen af nordre Molearms Hoved er den grønne Lanterne, der hidtil har været op-hængt paa en Pæl paa den yderste Del af Hovedet, nu monteret paa en rødmalet Lystønde.  
c. 56° 09',<sup>4</sup> N. 10° 13',<sup>3</sup> E.  
(E. f. S. Nr. 12/944 1939.)

## 3369. (T). Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeøvolser. Advarsel.

I Tiden fra den 14. November til den 7. December d. A. vil der daglig, undtagen Lørdag og Søndag blive afholdt Skarpskydning med Geværer, Rekylgæværer og Maskingevær paa et Skydeterræn ved *Egense Strand*.

Paa de Dage, hvor der skydes, vil dette være tilkendegivet ved, at der er hejst: en Kurv paa de 2 ved Stranden rejste Master, et rødt Flag med hvid Spuns paa Signalmasten ved den W.-lige Ende af Skydebanen.

Under Skydningen kan det være forbundet med Livsfare at færdes paa det ud for Afspærringsterrænet liggende Søterritorium indenfor en Afstand af 1,9 Sm.  
c. 56° 56' N. 10° 16' E.

## 3370. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Midlertidige Lodsfarvand m. m.

(U. f. s. Nr. 51/2991. Stockholm 1939.)

E. f. S. Nr. 48/3124 1939 annulleres og erstattes af:

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er indtil videre oprettet følgende midlertidige Lodsfarvand:

## Lodsplads:

<i>Halmstad</i> :	Fra Søen ved <i>Halmstad</i> til <i>Svinbådans</i> Fyrskib.
— :	— Søen ved <i>Halmstad</i> til Søen ved <i>Varberg</i> .
<i>Falkenberg</i> :	— Søen ved <i>Varberg</i> til Søen ved <i>Halmstad</i> .
— :	— Søen ved <i>Varberg</i> til Søen ved <i>Vinga</i> .
<i>Varberg</i> :	— Søen ved <i>Varberg</i> til Søen ved <i>Halmstad</i> .
— :	— Søen ved <i>Varberg</i> til Søen ved <i>Vinga</i> .
<i>Vinga</i> :	— Søen ved <i>Vinga</i> til Søen ved <i>Varberg</i> .
— :	— Søen ved <i>Vinga</i> til Søen ved <i>Paternoster</i> .
<i>Göteborg</i> :	— <i>Göteborg</i> til Søen ved <i>Varberg</i> , ydre Vej.
— :	— <i>Göteborg</i> til Søen ved <i>Varberg</i> , indre Vej.
— :	— <i>Göteborg</i> til Søen ved <i>Paternoster</i> , forbi <i>Vinga</i> .
<i>Marstrand</i> :	— Søen ved <i>Paternoster</i> til Søen ved <i>Vinga</i> .
— :	— Søen ved <i>Paternoster</i> til Søen ved <i>Hällö</i> .
<i>Uddevalla</i> :	— Søen ved <i>Paternoster</i> til Søen ved <i>Vinga</i> .
— :	— Søen ved <i>Paternoster</i> til Søen ved <i>Hällö</i> .
<i>Käringön</i> :	— Søen ved <i>Gäven</i> til Søen ved <i>Paternoster</i> .
<i>Lysekil</i> :	— Søen ved <i>Gäven</i> til Søen ved <i>Paternoster</i> .
— :	— <i>Lysekil</i> til Søen ved <i>Paternoster</i> .
<i>Smögen</i> :	— Søen ved <i>Hällö</i> til Rigsgrænsen.
<i>Väderöarna</i> :	— Søen ved <i>Hällö</i> til Rigsgrænsen.
<i>Havstenssund</i> :	— Rigsgrænsen til Søen ved <i>Gäven</i> .
<i>Nordkoster</i> :	— Rigsgrænsen til Søen ved <i>Gäven</i> .
<i>Strömstad</i> :	— Rigsgrænsen til Søen ved <i>Gäven</i> .

Følgende midlertidige Lodsudkigsstationer er oprettet:

- for *Falkenbergs* Lodsplads: i *Varberg*.
  - *Uddevalla* Lodsplads: i *Marstrand*.
  - *Väderöarnas* Lodsplads: paa *Smögen*.
- (E. f. S. Nr. 48/3124 1939.)

- 3371. Sverige. Kattegat. Skälderviken. Lystønde udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 51/2992. Stockholm 1939.)  
En sortmalet Lystønde, *Skälderviken*, der viser hvidt Gruppeblink, To-Blink hver  $12^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mørke  $1,2^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mørke  $9,6^s$ , er udlagt paa  $56^\circ 18',_{25}$  N.  $12^\circ 40',_{00}$  E.  
(E. f. S. Nr. 50/3261 1939. Kort Nr. 131, 102, 100, 130, 125 og 180.)
- 3372. Sverige. Kattegat. Laholmsbugten. Lystønde udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 51/2992. Stockholm 1939.)  
En sortmalet Lystønde, *Laholmsbugten*, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , er udlagt paa  $56^\circ 29',_{55}$  N.  $12^\circ 51',_{50}$  E.  
(E. f. S. Nr. 50/3262 1939. Kort Nr. 102, 100, 125 og 180.)
- 3373. (T). Sverige. Kattegat. Stora Middelgrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**  
(Efterretningsstationen den 13. November 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Stora Middelgrund* paa c.  $56^\circ 33'$  N.  $12^\circ 07'$  E. er for Tiden slukket.
- 3374. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Vinga — norske Grænse. Midlertidig Neutralitetsafmærkning. Rettelse til E. f. S. Nr. 49/3204 1939.**  
(U. f. s. Nr. 51/2993. Stockholm 1938.)  
Pkt. 1 i E. f. S. Nr. 49/3204 1939 ændres til at lyde, som følger:  
1. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost paa  $57^\circ 38',_{20}$  N.  $11^\circ 34',_{10}$  E., W. for *Vinga*, SW. for en  $9,8$  m Grund.  
(E. f. S. Nr. 49/3204 1939. Kort Nr. 100, 101 og 92.)
- 3375. Sverige. Skagerrak. Koster Fjord—Havstensund. N. Lindöklättflu. Stangbaake opført.**  
(U. f. s. Nr. 51/3030. Stockholm 1939.)  
En sort Stangbaake med trekantet Topbetegnelse med Spidsen opad er opført paa  $58^\circ 47',_{67}$  N.  $11^\circ 10',_{07}$  E. paa N. *Lindöklättflu*.  
(E. f. S. Nr. 26/1911 1939.)
- 3376. Norge. Skagerrak. Sekken. Reiertangen Fyr forandret.**  
(K. f. F. Nr. 27. Oslo 1939.)  
*Reiertangen* Fyr paa c.  $59^\circ 01',_0$  N.  $11^\circ 06',_9$  E. er forandret og lyser nu, som følger:
- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $200^\circ$ til $209^\circ$ . | 5. Rødt i Pej. fra $302^\circ$ til $10^\circ$ . |
| 2. Hvidt i — - $209^\circ$ - $212^\circ$ .        | 6. Grønt i — - $10^\circ$ - $18^\circ$ .        |
| 3. Rødt i — - $212^\circ$ - $253^\circ$ .         | 7. Hvidt i — - $18^\circ$ - $29^\circ$ .        |
| 4. Hvidt i — - $253^\circ$ - $302^\circ$ .        | 8. Rødt i — - $29^\circ$ - $34^\circ$ .         |
- Iøvrigt uforandret.
- 3377. Norge. Skagerrak. Fredrikstad E.-lige Indsejling. Søre Tuppegrunn Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 27. Oslo 1939.)  
Ved E.-lige Indsejling til *Fredrikstad* er paa  $59^\circ 09' 40''$  N.,  $10^\circ 57' 46''$  E. tændt et nyt Fyr, *Søre Tuppegrunn* Fyr, der viser grønt Et-Blink c. hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ . Flammens Højde:  $5,0$  m. Synsvidde:  $3,5$  Sm. Fyrlanterne paa Duc d'Albe. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 1. Juli—10. Juni.
- 3378. Norge. Skagerrak. Nevlunghavn. Tvesten Fyr forandret.**  
(K. f. F. Nr. 27. Oslo 1939.)  
*Tvesten* Fyr paa c.  $58^\circ 56',_{12}$  N.  $9^\circ 56',_{16}$  E. er forandret og lyser nu, som følger:
- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra $208^\circ$ til $249^\circ$ . | 3. Hvidt i Pej. fra $265^\circ$ til $95^\circ$ . |
| 2. Rødt i — - $249^\circ$ - $265^\circ$ .         | 4. Rødt i — - $95^\circ$ - $134^\circ$ .         |
- Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 92.)

**3379. Norge. Skagerrak. Lindesnes. Nyt Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)

Paa  $57^{\circ} 58' 44''$  N.  $7^{\circ} 03' 43''$  E., 530 m 99° fra *Lindesnes Fyr*, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 6<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 19,9 m. Synsvidde: 13,5 Sm. Fyrlanterne paa Jernstang.

Fyret er synligt i Pejlinger fra  $273^{\circ}$  til  $283^{\circ}$ .

*Lindesnes Fyr* overet med det nye Fyr i Pejling  $279^{\circ}$  leder omtrent midt i Farvandet mellem *Udvåre* og *Gjeslingene*.

O b s. *Udvårflua* ligger i N.-Kant af Sektoren.

(Kort Nr. 92, 93, 90 og 91.)

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****3380. Rusland. Nordlige Ishav. Kola Bugt. Farligt Omraade. Advarsel.**

Ifølge Indberetning fra *Moskva* har Udenrigskommissariatet kundgjort Opretelse af forbudt Zone farlig for Sejlads ved *Kola Bugten*, *Nordlige Ishav*, begrænset mod V e s t :  $33^{\circ}$  E. fra *Fiskerhalvoen* til denne Meridians Skæringspunkt med Breddeparallellen  $69^{\circ} 48'$  N.

mod N o r d : En Linie fra  $69^{\circ} 48'$  N.  $33^{\circ} 00'$  E. til  $69^{\circ} 20'$  N.  $34^{\circ} 50'$  E.mod Ø s t : En Linie fra  $69^{\circ} 20'$  N.  $34^{\circ} 50'$  E. til Fyrtaarnet paa E.-lige Spids af Øen *Malyi Olenii*.

(E. f. S. Nr. 43/2857 1939.)

**3381. Danmark. Manø Gyde. Somærke inddraget for Vinteren.**

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Manø Gyde*, paa  $55^{\circ} 16'$  ( $40''$ ) N.  $8^{\circ} 28'$  ( $45''$ ) E. er inddraget for Vinterperioden.

**3382. Belgien. Sejladsforskrift. Oplysning om Lods.**

(Ostønde Radio den 12. November 1939.)

E. f. S. Nr. 49/3241 1939 annulleres og erstattes med:

Alle Skibe bestemt til *Antwerpen* og *Gent* skal gaa gennem *Oostgat Channel*.

Paa Grund af *Wielingen Channel's* Lukning kan Lodser for Floden *Schelde* via *Oostgat* erholdes ved *Wandelaar Buoy* og ved *Middelbank Buoy*.

**3383. England. Dover Anduvning. Advarsel vedrørende Kabler.**

(N. t. M. Nr. 2461. London 1939.)

Advarselen mod at ankre i det i de *engelske* Kort angivne Omraade indesluttet af punkterede Linier ud for *Dover* indskærpes.

c.  $51^{\circ} 08'$  N.  $1^{\circ} 26'$  E.**3384. England E.-Kyst. Sejladsforskrift. Advarsel.**

Efter Oplysninger, modtaget fra det *britiske* Admiralitet, gives følgende Advarsel: Ved Nærmelse til den *engelske* E.-Kyst advares Skibe mod at komme S. for *Newcastle* Breddeparallel uden forinden at have indhentet Instruktioner.

**3385. England. Barrow Deep. Oplysning om Grunde.**

(N. t. M. Nr. 2429. London 1939.)

*North Knob Bank* har udvidet sig c. 0,2 Sm W. over.

Følgende Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Pejlinger fra *West Barrow* Baake paa c.  $51^{\circ} 34'$  N.  $1^{\circ} 05'$  E.:

a. 7,3 m.....	2,05 Sm	176°.	c. 7,3 m.....	2,25 Sm	185°.
b. 7,6 m.....	2,13	- 181°.	d. 4,9 m.....	2,03	- 104½°.

**3386. England. Themsen Anduvning. Black Deep. Lystønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 2414. London 1939.)

Den paa  $51^{\circ} 38' 00''$  N.  $1^{\circ} 19' 51''$  E. ved SW.-Grænsen af en Losseplads midlertidigt udlagte sorte og gule, lodret stribede Lystønde, der viste rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 47/3644 1937.)



**3387. England. Stour Floden. Oplysning om Grunde.**

(N. t. M. Nr. 2411. London 1939.)

Nedennævnte Dybder er fundet i vedføjede Afstande og Pejlinger fra *Parkeston Quay* Stationens Klokketaarn paa c. 51° 57' N. 1° 15' E.:

a. 5,2 m.....	0,673	Sm 293°.	d. 5,5 m.....	0,630	Sm 62°.
b. 5,5 m.....	0,348	- 32°.	e. 5,5 m.....	1,037	- 83°.
c. 5,2 m.....	0,598	- 55½°.	f. 4,6 m.....	0,131	- 19°.

**3388. England. Inner Dowsing. Oplysning om Vrag. Vraglystønder udlagt.**

(N. t. M. Nr. 2412. London 1939.)

To Vrag, der er farlige for Sejladsen, ligger sunket paa

a. 53° 20' 57" N. 0° 36' 54" E. b. 53° 19' 50" N. 0° 38' 20" E.

En grønmalet Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, er udlagt tæt NW. for Pladsen a.En grønmalet Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt tæt SE. for Pladsen b.**3389. England. Humber N. Withernsea Fyr SE. Vrag.**

(Efterretningsstationen den 13. November 1939.)

1. Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket i c. 12 m Vand paa 53° 41' (30") N. 0° 06' (30") E., 6500 m 131½° fra *Withernsea Fyr*.2. Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket i c. 12 m Vand paa 53° 42' (00") N. 0° 06' (45") E., 6200 m 123½° fra *Withernsea Fyr*.**3390. Skotland E.-Kyst. Dickmount Law. Kendelig Klynge Træer.**

(N. t. M. Nr. 2439. London 1939.)

En kendelig Klynge Træer findes paa c. 56° 35' N. 2° 34' W. ved *Dickmount Law*.**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.****3391. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Forbudt Ankringsomraade. Sejladeforskrift. Advarsel.**

(Meddelelse fra det britiske Admiraltet.)

1. Ankring er absolut forbudt i *Firth of Clyde* mellem en Linie trukket i Retning 90° fra *Toward Point* (c. 55° 51',<sub>8</sub> N. 4° 58',<sub>7</sub> W.) og en Linie trukket i Retning 286° fra *Leven Point* (c. 55° 57',<sub>0</sub> N. 4° 51',<sub>0</sub> W.).2. Før Anløb af det nævnte Omraade S. fra maa alle Skibe anløbe Undersøgelses-skibet ved *Toward Point* for Instruktion.

3. Skibe, der ikke efterkommer denne Advarsel, gør det paa egen Risiko.

4. Intet Skib maa passere E. om *Skelmorlie Bank*.**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****3392. Spanien NW.-Kyst. Ria de Pontevedra. Cabezo del Medio. Fyr atter tændt.**

(A. a. l. N. Nr. 21/500. San Fernando 1939.)

*Cabezo del Medio* røde Fyr med Formærkelser paa c. 42° 22',<sub>7</sub> N. 8° 47' W. er atter tændt. Fyret er anbragt paa en Ponton.

(E. f. S. Nr. 48/3138 1939.)

**3393. Spanien NW.-Kyst. Islas Cies. Montefaro Fyr forandret.**

(A. a. l. N. Nr. 21/501. San Fernando 1939.)

*Montefaro Fyr* paa c. 42° 12',<sub>8</sub> N. 8° 54',<sub>9</sub> W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, 6 Blink hver 30<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 8,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 8,5<sup>s</sup>. Fyret er ubevogtet.

- 3394. Afrika W.-Kyst. Senegal. Kasamanze Floden Indløb. Oplysning om Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 2417. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 32/2354 1938 annulleres og erstattes med:  
1. En sort- og rødmalet Stumptønde med 1 Ballon er udlagt paa  $12^{\circ} 36' (02'')$  N.  $16^{\circ} 51' (26'')$  W.  
2. Fløjtetønden, der var udlagt c. 0,9 Sm  $149^{\circ}$  fra ovennævnte Plads, er inddraget permanent.  
(E. f. S. Nr. 32/2354 1933.)
- 3395. Afrika W.-Kyst. Calabar Floden. Lystønder forandret.**  
(N. f. S. Nr. 42/4061. Berlin 1939.)  
a) Lystønde 1 paa c.  $4^{\circ} 27',3$  N.  $8^{\circ} 23',0$  E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $3,0^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $11,0^s$ .  
b) Lystønde 2 paa c.  $4^{\circ} 36',1$  N.  $8^{\circ} 23',5$  E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppeblink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,25^s$ , Mørke  $3,5^s$ , Blink  $2,25^s$ , Mørke  $6,0^s$ .
- 3396. Canariske Øer. Isla de la Palma. Fuencaliente Fyr lyser atter normalt.**  
(A. a. l. N. Nr. 21/502. San Fernando 1939.)  
Fuencaliente Fyr paa c.  $28^{\circ} 26',5$  N.  $17^{\circ} 50',3$  W. viser atter normal Fyrkarakter, hvidt Et-Blink hver  $6^s$ . Synsvide: 15 Sm.  
(E. f. S. Nr. 48/3141 1939.)
- 3397. Kanada. Quebec. St. Lawrence Floden nedenfor Montreal. Oplysning om Isbryderhjælp.**  
(N. t. M. Nr. 78. Ottawa 1939.)  
Skibsfartens Opmærksomhed henledes paa, at Benyttelsen af Isbrydere for at opretholde et aabent Løb ovenfor *Three Rivers* til *Montreal* fremtidig ophører den 1. December hvert Aar.  
Forud for denne Dato vil Isbrydere ligesom hidtil yde Skibsfarten al tænkelig Assistance, naar Vejr- og Isforhold tillader det, og hvor Isbryderne ikke udsættes for overdreven Risiko.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melle- og Nord-Amerika.

- 3398. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Andrew Bugt Anduvning. Vrag afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 2460. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $30^{\circ} 06' N.$   $85^{\circ} 56' W.$ ,  $10,75$  Sm  $263^{\circ}$  fra Fyret ved Indløbet til *St. Andrew* Bugt. En Lystønde, som viser rødt Et-Blink, er udlagt tæt E. for Vraget.
- 3399. Brasilien. Baía da Ilha Grande. Abraão Bugt. Skær.**  
(A. a. N. Nr. 18/88. Rio de Janeiro 1939.)  
Et Skær med en mindste Dybde af  $0,9$  m ligger paa c.  $23^{\circ} 09' S.$   $44^{\circ} 10' W.$ ,  $0,5$  Sm  $5^{\circ}$  fra *Abraão* Kirke.
- 3400. Brasilien. Porto de Antonina. Laje do Boiã. Fyr atter tændt. Midlertidig Tønde inddraget.**  
(A. a. N. Nr. 18/87. Rio de Janeiro 1939.)  
1. *Laje do Boiã* paa c.  $25^{\circ} 27' S.$   $48^{\circ} 41' W.$  er atter tændt. Fyret viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 5 Sm. En sort Jernstøtte paa sort Træstillads.  
2. Den midlertidig udlagte sorte Tønde er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 29/2182 1938.)

**3401. Brasilien. Pôrto do Rio Grande. Lystønde forandret.**

(A. a. N. Nr. 18/89. Rio de Janeiro 1939.)

Lystønde Nr. 11 paa c.  $32^{\circ} 08' S.$   $52^{\circ} 06' W.$  er forandret til at vise rødt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ .**3402. Argentina. Rio de la Plata. Practicos Interseccion Lodsfyrskip. Radiofyrt oprettet.**

(N. f. S. Nr. 42/4069. Berlin 1939.)

I *Practicos Interseccion* Lodsfyrskip paa c.  $34^{\circ} 39',5 S.$   $58^{\circ} 00',0 W.$  er oprettet et Radiofyrt. Radiofrekvens:  $292,7 kc/s$  (1020 m). Distance: 50 Sm. Kaldesignal: LOI. Pejlsignalet er, som følger:

Bogstaverne IN.....	10 <sup>s</sup> .
En Række lange Streger.....	30 <sup>s</sup> .
Bogstaverne IN.....	10 <sup>s</sup> .
Pause.....	10 <sup>s</sup> .
Periode.....	1 <sup>m</sup> .

Sendetider: Kun ved usigtbart Vejr: Hver Time fra  $0^m$  til  $3^m$ ,  $15^m$  til  $18^m$ ,  $30^m$  til  $33^m$  og  $45^m$  til  $48^m$ .**3403. Chile. Corral-Bugt. Grund findes ikke.**

(N. f. s. Nr. 42/4078. Berlin 1939.)

 $6 m$ -Grunden paa c.  $39^{\circ} 52',0 S.$   $73^{\circ} 27',4 W.$  findes efter Opgivelse fra Lodserne ikke mere. Der kan frit ankres mellem Linierne: *Peña del Conde—Morro Nieble* mod N. og *Punta Chorrocama—Punta Piojo* mod S.**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****3404. Italien. Genua. Sejladsforskrift.**

(N. f. S. Nr. 41/3934. Berlin 1939.)

I Bassin *XXVIII. Ottobre* mellem Ydermolen *Principe Umberto* og Hovederne af Tværmolerne *Etiopia* og *Eritrea* foretages Opmudringsarbejder. Indtil disse er tilendebragt, vil følgende være at iagttage:Skibe og Fartøjer af enhver Art, der sejler i Bassin *XXVIII. Ottobre* og i Bassin *Vittorio Emanuele*, skal paa W.-lig Kurs holde sig i Nærheden af ovennævnte Tværmolers Hoveder og paa E.-lig Kurs tæt til Molen *Principe Umberto* saaledes, at de ikke hindrer Start og Landing af Sø-Luftfartøjer.Ved Besejling af Omraadet mellem Molen *Principe Umberto* og Yderenden af Tværmolerne *Etiopia* og *Eritrea* skal alle Skibe og Fartøjer holde sig i et Felt, som mod S. er begrænset af nævnte Mole og mod N. af en Række røde Flagbøjer, forankret i en Afstand af c. 100 m fra samme Mole.Saa snart Luftmarinestationens Sirene lyder, og de grønne Flag paa Semaforen ved *San Benigno* bliver vist, maa det ovennævnte 100 m brede Farvand ikke benyttes, og Adgangene dertil skal være frie.c.  $44^{\circ} 24',0 N.$   $8^{\circ} 54',4 E.$ **3405. Sicilien S.-Kyst. Licata. Oplysning om Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2416. London 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $37^{\circ} 05' N.$   $13^{\circ} 57' E.$ ,  $0,05$  Sm  $150^{\circ}$  fra det røde Blinkfyrt paa den E.-lige Ende af den fritliggende Mole.**3406. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Bjeglitzki Fyrskip ombyttet.**

(N. f. S. Nr. 41/3951. Berlin 1939.)

*Bjeglitzki* Fyrskip paa c.  $47^{\circ} 01',2 N.$   $38^{\circ} 35',7 E.$  er inddraget og ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver  $4,5^s$ .

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

### 3407. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Undersøgelsestjeneste iværksat.

(B. a. Z. Nr. 254/3279. 's-Gravenhage 1939.)

Foran Indsejlingen til *Shatt-al-Arab* er iværksat en Undersøgelsestjeneste. Skibene skal begive sig til det *persiske* Undersøgelsesfartøj, som krydser c. 3 Sm E. for Indsejlingen til *Khor al Rooka*. Fartøjet fører et rødt-hvidt Flag (vandrette Striber) med blaa Bort og om Natten 3 over hinanden anbragte hvide Lys. Ordre, der er modtaget gennem Undersøgelsesfartøjet, skal nøje efterkommes.

### 3408. Bengalske Bugt. Vizagapatam. Tønde genudlagt.

(N. t. M. Nr. 2418. London 1939.)

Tønden paa c. 17° 41' N. 83° 18' E., c. 0,64 Sm 133° fra Stormvarselsignal-Flagstangen, er genudlagt.

(E. f. S. Nr. 50/3603 1938.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

### 3409. Kina. Hongkong Anduvning. Wang lan. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 2405. London 1939.)

Taagesignalet med Diafon ved Fyret paa c. 22° 11' N. 114° 18' E. er forandret til Et-Stød hver 28<sup>s</sup>. I Tilfælde af Havari paa Apparatet affyres 2 Skud hurtigt efter hinanden hver 10<sup>m</sup>.

### 3410. Japan. Pescadores Islands. Daisyo. Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 42/4072. Berlin 1939.)

Paa S.-Pynten paa 23° 11' 22" N. 119° 25' 35" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 42 m. Synsvidde: 9 Sm. Hvidt, rundt Betontaarn.

### 3411. S.-Australien. Investigator Stræde. Marion Bay. Fyrbelysning forandret.

(N. t. M. Nr. 2425. London 1939.)

1. Paa 35° 14' (40") S. 136° 59' (04") E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink. Synsvidde: 5 Sm. Fyret er ubevogtet.

2. Fyret, der i Kortet er angivet c. 1 Sm 57° fra (1), er nedlagt.

(Se Tillæg.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 3412. Tyskland. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 42/4088. Berlin 1939.)

Hovedomraaderne for Søstridskræfternes Skydeøvelser er *Kieler Bugt*, *Helgoland Bugt*, *Pommerske Bugt* og Farvandene N. og E. for *Arkona*.

Der gøres udtrykkeligt opmærksom paa, at der i disse Omraader altid maa regnes med Skydeøvelser, i *Kieler Bugt* tillige med Mine-, Spærrings- og lignende Øvelser.

Finder Skydning Sted med fjernstyrede Fartøjsmaal, betragtes disse som manøvre-udygtige med Hensyn til de internationale Søvejsregler, saalænge deres Anlæg til Fjernstyring er i Funktion. Dette angives om Dagen ved 2 sorte Balloner, om Natten ved 2 røde Lanterner.

Der advares imod at nærme sig de fjernstyrede Maalskibe, hvad enten disse er under Gang eller stilleliggende.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korta eller  
Boge Nr.
- England:*
- N 790 Plans in the Sound.  
København to Malmö. Drogden. Limhamn. Malmö.
- N 3790 Persian Gulf. — Approaches to Bahrein.  
Limits: Lat. 26° 04' — 26° 38' N.  
Long. 50° 00' — 50° 58' N.
- R 1519 South America. — Entrance to Laguna de Maracaibo.
- R 1012 Arabian Sea.
- R 1769 Islands and anchorages in the South Atlantic ocean.
- N Admiralty Navigation Manual 1938 — Volume I.
- † 790 Approaches to Copenhagen.
- † 3790 Approaches to Bahrain.
- Tyskland:*
- N D. 136 Stora Älö bis Arkö.
- R D. 211 Lister Tief.

(Se Tillæg.)

**Tillæg.****II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****3413. (T). Danmark. Sundet. Kongedyb. Prøvesten Lys- og Klokketønde NW. Fløjtetønde med Radiofyr udlægges til Forsøg.**

Den 1. December d. A. eller snarest derefter vil der til Forsøg blive udlagt en rød-malet Fløjtetønde 100 m 319° fra Lys- og Klokketønden *Prøvesten*, som er beliggende paa 55° 40' (44") N. 12° 39' (03") E. Tønden er udstyret med Radiofyr med Sendefrekvens: 374 kc/s (c. 802 m), Tonefrekvens: c. 450 c/s, Rækkevidde: c. 3 Sm. Signalet er 3 Streger à c. 2<sup>s</sup>, Pause c. 30<sup>s</sup>. Udsendelse saavel i Taage som i klart Vejr. Tønden er forsynet med en 5 m lang Stang med en kubusformet Antenne paa Toppen.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****3414. (T). Danmark. Kattegat. Isefjord N. Afmærkning forandres midlertidigt.**

Den 1. December d. A. eller snarest derefter ombyttes indtil videre de to Sømærker:

Rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Grønnerevle N.*, paa 56° 01' (23") N. 11° 48' (15") E. og rød- og hvidstribet Lys- og Fløjtetønde *Isefjord* paa 55° 59' (52") N. 11° 50' (46") E.

(Kort Nr. 116, 103, 125, 100 og 180. Danske Lods II, Side 156, 159 og 162. Fyr-Fort. Nr. 652. Søm.-Fort. Side 39, Nr. 23 og Side 67, Nr. 34.)

**3415. Danmark. Isefjord. Yder Bredning. Isefjordværkets Havn. Sømærke udlagt. Fyrs Plads.**

1. En rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Kyndby Rev E.*, er udlagt i 6,2 m Vand paa 55° 48' (37",<sub>6</sub>) N. 11° 52' (12",<sub>7</sub>) E., c. 500 m W. for *Isefjordværkets* Havn.

2. Under Henviisning til E. f. S. Nr. 34/2503 1939 meddeles, at Pladsen for Fyret ved *Isefjordværkets* Havn er 55° 48' (38") N. 11° 52' (45") E.

(E. f. S. Nr. 34/2503 1939. Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 160. Fyr-Fort. Nr. 674 A. Søm.-Fort., Side 70, Nr. 1 b.)

(Se Ekstra Tillæg.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

### 3416. Singapore Stræde. Johore Stræde. Fyrbelysning og Afmærkning midlertidig forandret.

(B. a. Z. Nr. 259/3343. 's-Gravenhage 1939.)

1. En rød- og hvidtneret Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $1,5^s$ , er midlertidigt udlagt  $0,834$  Sm  $221^\circ$  fra den SW.-lige Pynt af *Pulo Sijahat (Sejahat)*, der er beliggende paa c.  $1^\circ 24' N.$   $104^\circ 01,2 E.$

2.  $0,713$  Sm  $221^\circ$  fra ovennævnte Pynt er midlertidigt udlagt en grønmalet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $16^s$ .

Skibe, der gaar til eller fra Orlogshavnen, skal holde mellem ovennævnte Lystønder.

3. Følgende Fyr og Lystønde er midlertidigt slukket:

a. *Punggol Baake* Fyr paa c.  $1^\circ 25',5 N.$   $103^\circ 54',5 E.$

b. Fyret paa den høje Baake ved *Tebrau* paa c.  $1^\circ 29' N.$   $103^\circ 47',5 E.$

c. *Squance* Lystønde paa c.  $1^\circ 23',5 N.$   $103^\circ 58' E.$

### 3417. Sunda Øerne. Sejladsforskrifter. Undersøgelsestjeneste iværksat.

(B. a. Z. Nr. 263/3397. 's-Gravenhage 1939.)

1. Forholdsregler, der skal følges i *Sunda Strædet*:

a. Indtil videre skal alle Skibe, som ønsker at passere *Sunda Strædet* fra det *Indiske Ocean* til *Javahavet* eller omvendt, følge Ruten S. og E. om *Krakatau*.

b. Skibe, kommende fra det *Indiske Ocean* og direkte bestemt til *Oosthaven*, samt Skibe, kommende fra *Oosthaven* og bestemt til det *Indiske Ocean*, skal ligeledes følge den under a) nævnte Rute.

2. Undersøgelsestjeneste er iværksat udfor *Tandjoeng Priok*, *Soerabaja*, *Ooster- og Wester Vaarwater*, *Tjilatjap*, *Balikipapan* og *Tarakan*.

3. Undersøgelsestjenesten udfor *Tandjong Priok* udføres af et Fartøj, som befinder sig 3 Sm E. for Øen *Edam*, og som kendetegnes ved det i *hollandsk Indien* benyttede Undersøgelsestjeneste, nemlig om Dagen 3 røde Balloner, om Natten 3 røde Lanterner, hejst lodret over og under hinanden.

Alle Skibe, der, ligegyldigt fra hvilken Side, ønsker at sejle ind i *Batavia Bugt*, skal, idet de holder sig N. for *Edam* Fyrs Breddeparallel, anløbe Undersøgelsesfartøjet og melde sig der, hvorefter de vil modtage nærmere Instruktioner af Undersøgelsesofficererne.

Saaframt Undersøgelsesfartøjet ikke er nærværende paa sin Station (3 Sm E. for *Edam*), maa Skibene ankre paa Pladsen eller holde gaaende, indtil Undersøgelsesfartøjet vender tilbage.

Som Regel udføres Undersøgelsestjenesten ikke fra Solnedgang til Solopgang; i Tilfælde, hvor Skibe har særlig Hast, kan der afviges herfra efter Anmodning af Reder eller Skibsfører.

Skibe, der har faaet Tilladelse til at gaa ind i Havnen, skal gøre dette i Rækkefølge; at løbe forbi et tidligere undersøgt Skib, medens dette er paa Vej til Havnen, er forbudt.

Følger Skibene ikke disse Forholdsregler, vil Adgangen til Havnen blive dem forment; samtidig udsætter de sig for Beskydning.

Samme Signaler, som Undersøgelsesfartøjet fører, bliver vist paa Fyrtaarnene paa *Edam*, paa Øen *Leiden* og paa Fyrtaarnene ved *Batavia*.

(E. f. S. Nr. 50/3342 1939.)

### 3418. Sunda Øerne. Sumatra W.-Kyst. Batoe Øer. Ø findes ikke.

(B. a. Z. Nr. 250/3342. 's-Gravenhage 1939.)

Øen S. for *Masa*, der er angivet at ligge paa c.  $0^\circ 04',7 S.$   $98^\circ 29',9 E.$ , findes ikke mere. Paa Pladsen er nu et lille Rev, der er tørt ved Lavvande.

(Se Ekstra Tillæg.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 3419. England. Sejladsforskrift. Oplysningshavne.

Det *britiske* Gesandtskab har i en Note af 11. ds. underrettet Udenrigsministeriet om, at der ud for den *engelske* Kyst er blevet etableret visse Sejlløb med det Formaal at sikre allierede og neutrale Skibes Sejlads. Instruktion om disse Sejlløb kan erholdes i følgende Havne:

*Aberdeen, Blyth, Dundee, Methil (eller Leith), Harwich, Hull, Kirkwall, Southend (eller London), Middlesborough, Ramsgate, Sunderland, Newcastle-on-Tyne, Avonmouth, Barry, Belfast, Cardiff, Glasgow, Falmouth, Liverpool, Milford Haven, Newport, Plymouth, Portsmouth, Southampton, Swansea og Weymouth.*

(E. f. S. Nr. 51/3384 1939.)

## Ekstra Tillæg.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 3450. (T). Danmark. Skagerrak. Indsejlingen til Hirtshals Havn. Sømærke bortdrevet.

Den hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost c. 270 m 6° fra E.-lige Molehoved er bortdrevet. Afmærkningen vil atter snarest blive bragt i Orden.

*Hirtshals* Havn: c. 57° 35',<sub>6</sub> N. 9° 57',<sub>7</sub> E.

(E. f. S. Nr. 3/197 1939.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

## 3451. (T). Kina. Hongkong Anduvning. Miner udlagt.

Gennem Udenrigsministeriet har man fra den *britiske* Legation modtaget Meddelelse om, at Miner er udlagt i følgende Farvande ved *Hongkong*:

A. *West Lamma channels.*

Fra *Po Lo Tsui* (c. 22° 13' N. 114° 06' E.) i Retning 293° til den S.-lige Pynt af *Pa Pai Island*, derfra nordover langs E.-Kysten af *Pa Pai* og *Chankung* til *Chankungs* NE.-Pynt, derfra i Retning 112° til *Pak Kok*, som ligger omtrent 1,<sub>6</sub> Sm i Retning 30° fra *Po Lo Tsui*, derfra sydover langs Kysten til *Po Lo Tsui*.

Løbet mellem *Pa Pai* og *Lantao* eller *Tai Yu Shan* er ogsaa spærret.

B. *Vicinity of The Brothers.*

Et Omraade, som strækker sig 1 Sm paa hver Side af en 2,<sub>6</sub> Sm lang Linie paa *Pillars Point* (c. 22° 22' N. 113° 57' E.) i Retning 178° til *Red Point*.

(E. f. S. Nr. 50/3320 1939.)

## 3452. Kina. Oplysning om Minespærringer. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 48/3162 1939.

(N. t. M. Nr. 2465. London 1939.)

I Tilslutning til E. f. S. Nr. 48/3162 1939 oplyses følgende:

J. *Meichen Sound.*

Et Minefelt er udlagt i Nærheden af c. 25° 00' N. 119° 05' E.

(E. f. S. Nr. 48/3162 1939.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

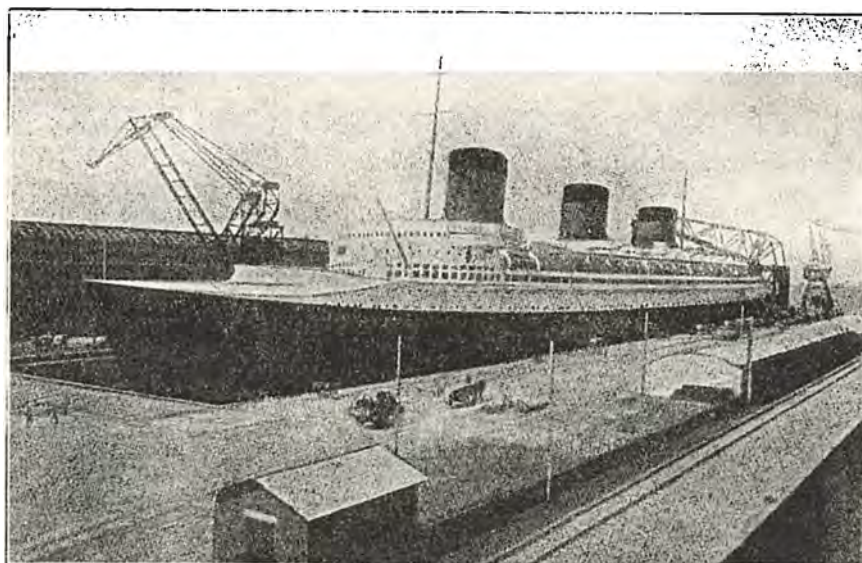
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## SHELL OIL FUEL

WORLDWIDE SUPPLIES  
WITH QUALITY & SERVICE

FUEL OIL BUNKERING  
DIESEL OIL BUNKERING  
LUBRICATING OILS



Oil Bunkering in lo Havre.

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.  
SHELL Huset . COPENHAGEN, V.



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse: NIELSEN      Telefon Nr. 9 & 608

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEOR. "RØRHOLM, HOBRO"

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)  
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
RANDERS

Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71    Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

**Rasmus Christensen**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Raciat“

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**  
Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1876  
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.  
**K. H. FRIIS**  
statsautoriseret Skibsmægler  
RUDKØBING

Telgr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 189 - 173

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## SKIVE

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SKIVE

TELEFON  
386 & 786

TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 47

TORS DAG 23. NOVEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### KENDSGERNINGERNES BETYDNING

Det nytter ikke at benægte det, Tiden er ualmindelig modtagelig for allehaande Rygter og Sagn-dannelser. Det er de mest horrible Slutninger, man Mand og Mand imellem kommer til om Skibsfartens Vilkaar, Fortjeneste o. s. v. udfra ganske fejlagtige Betragtninger, først og fremmest fordi selve Udgangspunktet er forkert.

Blandt de mange Spørgsmaal, der har været fremme, og som har givet Anledning til allehaande Udtalelser og mere eller mindre fantastiske Beregninger, er ogsaa det, der vedrører Rederiernes Merudgifter til Mandskab og de Følger, disse har.

Lad os, som ved tidligere Lejlighed, holde os til de tørre Tal, ikke lade os distrahere af Rygter, men kun notere Kendsgerningerne: Rederens Merudgifter til Mandskabets Hyre, Forplejning og Forsikring i Anledning af Krigen udgør i et Skib, der bringer 2000 Tons Kul fra England til Danmark ca. 10.000 Kr. eller ca. 5 Kr. pr. Ton Kul. Dette er en uomstødelig Kendsgerning, og skal der tales om Spørgsmaalet, er det Grundlaget, man maa gaa ud fra.

### NYE REGLER FOR SKIBSBEMANDING

Den for nogle Dage siden bebudede Ændring i Skibenes Bemandingsforhold er nu fastsat i en Bekendtgørelse, udstedt af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

I Bekendtgørelsen, der udstedes i Henhold til Lov af 2. September om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten, bestemmes det:

For Damp- og Motorskibe over 500 Register Tons Brutto, der anvendes i Fart i europæiske Farvande, herunder i Middelhavet og Sortehavet samt i Fart paa Island, sker der indtil videre følgende Ændringer i Bemandingen:

- I Skibe over 500, men ikke over 1400 Tons forøges Antallet af Letmatroser med 1 til 3;
- I Skibe, over 1400, men ikke over 2000 Tons forøges Antallet af Matroser med 1 til 4, og Antallet af Ungmænd nedsættes med 1 til 1;
- I Skibe over 2,000, men ikke over 2,500 Tons skal, med mindre der er ansat 3 Styrmand, en af de foreskrevne Matroser ersattes med en Baadsmand.

I Damp- og Motorskibe over 500 Register Tons Brutto, der anvendes i den omhandlede Fart, skal der, naar Skibet er i Søen:

- være mindst 3 Mand af den underordnede Dæksbesætning paa hver Vagt;
- holdes Udkik ved særlig Udkiksmænd Dag og Nat, jfr. herved de internationale Søvejsreglers Art. 29.

Bekendtgørelsen træder i Kraft den 20. November 1939, dog saaledes, at Bekendtgørelsens Bestemmelser først finder Anvendelse paa det enkelte Skib fra det Tidspunkt, da det første Gang efter Bekendtgørelsens Ikrafttræden afgaar fra dansk Havn eller Red, men senest den 1. Januar 1940.

Fra Skibsfartens Side maa man beklage disse nye Forskrifter, idet man bl. a. maa mene, at Nødvendigheden af 3 Mand paa hver Vagt for Tiden kun kan

siges at foreligge for Skibe over 1000 Tons Brutto, idet Forholdene i Skibe under denne Grænse er saa forholdsvist begrænsede, at der ikke er tilstrækkelig Nødvendighed for yderligere 1 Mand, som der forøvrigt heller ikke er fornøden Plads til, hverken i Lukafet eller i Redningsbaadene.

I det hele taget maa man fra Skibsfartens Side være meget betænkelig ved de betydelige Byrder, der herved uden rimelig Grund paalægges de smaa Skibe, der i Forvejen har særdeles vanskeligt ved at klare sig.

### NYE SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER

Et Udvalg af Repræsentanter for de Søfarende har for nogle Dage siden afgivet en Betænkning om visse Ændringer i Skibenes Bemanding og i Sikkerheds-Foranstaltningerne til Søs. Resultatet foreligger nu i Form af to Betænkninger fra Handelsministeriet. Den ene, der angaar Skibenes Bemanding, omtales ovenfor.

I den anden Betænkning, der angaar udvidede Sikkerheds-Foranstaltninger, bestemmes det bl. a., at Skibe over 800 Tons Brutto, der anvendes i Fart i europæiske Farvande Vest or Linien Skagen—Færder, herunder i Middelhavet og Sortehavet samt i Fart paa Island, skal den ene af de foreskrevne Baade eller en overtallig Baad være forsynet med fast indbygget Motor af passende Størrelse. I Motorbaaden skal være anbragt Brændstof til Motoren for mindst 48 Timers Gang ved fuld Kraft. Motorbaaden skal endvidere være forsynet med en Brødbeholder, fyldt med godt, haardt Brød samt med en lang, solid Slæbetrosse og passende Pullerter eller lignende til Fastgørelse af Trosser.

Motorbaaden skal have et Rumindhold af mindst 2.85 m<sup>3</sup> og skal, saafremt den er anbragt under Davidder, være udstyret med Sliphager af godkendt Konstruktion.

Ogsaa heroverfor maa der udtales stor Betænkelighed, da man maa befrygte, at de givne Forskrifter snarere vil forringe end forøge Sikkerheden til Søs. En Motorbaad er ret tung og ubehandlelig. Hvis det ved Forlis overhovedet lykkes at faa den i Vandet, maa den oftest anses for at være vandfyldt, og Motoren vil da være ubrugelig. Ydermere vil Anvendelse af Benzinmotorer anses for yderst farlig af Hensyn til Brandfaren. Skal Motorbaaden indgaa som Led i Skibsfartens Redningsbaade, vil den forringe Værdien af Redningsbaadsmateriellet, dels som Følge af, at Motoren vil tage Plads op for 6—7 Mand, dels fordi Baaden vil være vanskeligere at udsætte end en almindelig Redningsbaad.

Af disse og flere andre Aarsager maa man fra Skibsfartens Side beklage denne Anordning.

### KRIGSTILLÆG FOR STATSANSATTE SKIBSFØRERE

Skibsførerforeningen tilskrev den 20. Septembe Søfartschefen, De danske Statsbaner, med Anmodning om, at Førerne i De Danske Statsbaner maatte erholde Krigstillæg i Lighed med den Ordning, som er gældende for Skibsførerne i Koffardifarten.

Denne Anmodning har ikke kunnet imødekommes, idet man fra Ministeriet for offentlige Arbejder har modtaget følgende Svar:

»I Anledning af Foreningens Skrivelse af 20. f. M. angaaende Ydelse af Krigstillæg til Statsbanernes Søfartspersonale skal man meddele, at man har forelagt Spørgsmaalet for Finansministeriet, der under 18. d. M. har tilskrevet Statsbanerne saaledes:

»I Anledning af Generaldirektoratets Skrivelse af 6. ds. (J. Nr. 27886) vedrørende Ydelse af Krigstillæg til Officerspersonalet ved Statsbanernes Overfarter skal man meddele, at Finansministeriet ikke finder, at der er fornødent Grundlag for Ydelse af det omhandlede Tillæg til de nævnte Tjenestemænd.«

»Man maa henholde sig hertil.«

Vi skal afholde os fra at kommentere dette Svar nærmere, men blot bemærke, at det tjener som en god Illustration til den Indsats, der fra de private danske Rederes Side ydes overfor Skibsførerne og de Søfarende i det hele.

### KRIGSFORSIKRINGEN FOR SKIBE FORHØJES

Handelsminister Kjærbøl fremsatte forleden i Folketinget et Lovforslag, hvorved den i Loven om Krigsforsikring fastsatte maksimale Forsikringssum forhøjes fra 4 til 6 Mill. Kr.

Ændringen sker ved, at Lovens Paragraf 4, første og andet Stykke faar følgende Affattelse:

»Hvor intet andet er aftalt, forsikres ethvert forsikringspligtigt Skib for den Værdi, der er fastsat som dets Kaskotakst, med Tillæg af forsikret Kaskointeresse. Forsikringssummen anses i Forhold til denne Lov som takseret Kasko-Forsikringsværdi. Bestyrelsen kan efter Forhandling med den paagældende Forsikringstager forhøje eller nedsætte Forsikringssummen for de i Instituttet optagne Skibe. For ikke-kaskoforsikrede Skibe fastsætter Bestyrelsen Forsikringssummen.

Paa intet Skib kan der af Instituttet overtages et højere Beløb end 6 Mill. Kr. Hvis Forsikringsværdien er højere end dette Beløb, gælder Instituttets Forsikring kun som Delforsikring.

I sin Forelæggelsestale udtalte Handelsminister Kjærbøl bl. a. følgende:

Det, Lovforslaget tilsigter, er at muliggøre det for Krigsforsikringen for danske Skibe at overtage Risiko for indtil 6 Mill. Kr. pr. Skib, medens Maksimum for Rejser, der ikke falder ind under den saakaldte Chokrisiko i Forbindelse med Krigsudbrudet, hidtil har været 4 Mill. Kr.

Forholdenes Udvikling efter Krigens Udbrud har medført en Stigning i Skibenes Værdi og dermed Trang til en højere Forsikring. Det er af Vigtighed, at Skibene kan krigsforsikres for en saa høj Forsikringssum, at Rederen sættes i Stand til at genanskaffe tilsvarende Tonnage, hvis et Skib skulde gaa tabt, og det er en Kendsgerning, at et Skib, der forliser nu, ikke kan genanskaffes for den Sum, for hvilken Skibet var forsikret ved Krigens Begyndelse, selv naar Hensyn tages til Værdiforskellen mellem nyt og gammelt.

Som Følge af den stedfundne Stigning af Skibspriserne har Krigsforsikringen for danske Skibe — ligesom Søassurandørerne — tilladt en vis Forhøjelse af de i Instituttet indtegnede Skibes Forsikringssummer. Som Hovedregel har Instituttet ikke anerkendt Forhøjelser udover 50 pCt. af Forsikringsværdien pr. 1. September, d. v. s. Datoen for Lovens Ikrafttræden. Forsikringssummerne fastsættes efter visse ensartede Linier og maa ikke paa nogen Maade være spekulationsmæssigt prægede.

Instituttet har for de fleste Skibes Vedkommende kunnet imødekomme rimelige Ønsker om Forhøjelse af Forsikringssummerne indenfor Lovens gældende Maksimum. For de største og dyreste Skibes Vedkommende, hvis oprindelige Forsikringssum i Forvejen laa lige oppe ved de 4 Mill. Kr., har dette dog ikke kunnet gøres.

Dette er naturligvis uholdbart, thi det vil i Løbet af kortere eller længere Tid medføre, at vedkommende Rederier maa lægge de paagældende Skibe op, fordi det vil

være økonomisk uforsvarligt for det enkelte Rederi at udsætte Skibene for Krigsfare, naar Rederiet selv skal bære en alfor stor Del af denne Risiko.

Fra det offentlige Side maatte man se paa en saadan Udvikling med Bekymring, baade fordi der derved undrages Landet Transportmidler, som det kan være af Betydning for Landets Forsyning med Varer udefra af kunne disponere over, og fordi Skibsartserhvervets samlede Valuta-Indtjening, der jo for Tiden er af vital Interesse for Landet, derved formindskes. Hertil kommer, at det ogsaa af Hensyn til at bevare det oprindelige Forhold mellem Rederiernes Garantiforpligtelser og deres Rettigheder overfor Instituttet ikke vilde findes naturligt at fastholde en lille Gruppe af Skibe paa en for lav Forsikring.

Handelsministeren oplyste, at der ved Krigsudbrudet var krigsforsikret danske Skibe for ialt 522 Mill. Kr., nu forhøjet til 532 Mill. Kr. 20 danske Skibe har — efter at »Canada« er udgaaet som Følge af Forlis efter Mine-sprængning — en Værdi paa over 4 Mill. Kr. Lovforslagets Vedtagelse betyder en Forhøjelse i den samlede Forsikringssum paa 23½ Mill. Kr. 15 af de 20 danske Skibe gaar i oversøisk Fart, 5 befinder sig i Fart udenfor Europa, altsaa i ret farefri Risiko. Det drejer sig om Rederiernes nveste Baade, som der vil blive passet særlig godt paa. Men sidst »Arne Kjøde«s Torpedering viser, at Faren stadig er stor.

Ændringen berører ialt 20 Skibe, hvis Forsikringssummer alle er mellem 4 og 7 Millioner, nemlig:

m/s Grete Mærsk, m/s Marcher Mærsk, m/s Hulda Mærsk, m/s Laura Mærsk, m/s Læxa Mærsk, m/t Eleonora Mærsk, m/t Inge Mærsk, m/s Kina, m/s Europa, m/s America, m/s Erria, m/s Sclandia, m/s Jutlandia, m/s India, m/s Boringia, m/s Danmark, m/s Lalandia, m/s Meonia, m/s Korea og m/t Danmark.

Disse 20 Skibe repræsenterer en samlet Bruttotonnage af ca. 150.000 Tons eller 15 pCt. af Landets Tonnage.

Lovforslaget kom straks til Behandling og blev færdig fra Rigsdagen i Dagens Løb, anbefalet fra alle Sider.

### U. S. A.s SKIBSFART

Spørgsmaalet om eventuel Overførsel af amerikanske Skibe til det belgiske Flag er blevet drøftet mellem den belgiske Ambassadør, Grev van der Straaten og den amerikanske Vice-Udenrigsminister Summer Welles. Ambassadøren udtalte, at han ønskede at forhøre om det amerikanske Udenrigsministeriums Mening om et saadant Skridt. Den belgiske Handel havde allerede lidt meget, og Situationen var bleven forværret ved, at amerikanske Skibe ikke kom ind til belgiske Havne.

Summer Welles udtalte efter Konferencen med Ambassadøren, at Ambassadøren sikkert vilde drøfte Sagen med den amerikanske Søfartskommission.

Den amerikanske Rutedamper »President Harding« var det sidste Skib, der førte de forenede Staters Flag i krigsførende Staters Farvande, indtil Krigen slutter eller Neutralitetsloven ændres. Da amerikanske Skibe ikke mere maa sejle i Krigszonen, var Efterspørgselen efter Plads ombord i Damperen saa stor, at der maatte indrettes ekstra Køjepladser. Ialt var der 520 Passagerer. »President Harding« opfangede for nyligt SOS-Signaler fra en brændende Tankdamper, og undervejs til Assistance fandt og reddede den Besætningen, 36 Mand, fra den engelske Damper »Heronspool«.

### SKIBSFARTENS BESKATNING

De danske Rederier, skriver »Børsen«, som under Verdenskrigen konsekvent afskrev »Krigsoverprisen« paa ny Tonnage, hører til dem, der under de senere omskiftelige Forhold har klaret sig bedst, men Dispositioner af denne Art vil meget vanskeligt kunne gennemføres, hvis man ikke fra Beskatningens Side stiller sig forslaaende og imødekommende, med andre Ord gør de fornødne Indrømmelser. Den danske Handelsflaade er i de senere Aar blevet stærkt reduceret, samtidig med at Tonnagens Gennemsnitsalder er steget saaledes, at den nu er paa det nærmeste en Snes Aar. Det er en højst betænkelig Udvikling, som i Virkeligheden burde paakalde det Offentliges Opmærksomhed, saa vist som Landet netop er interesseret i at have den størst mulige og bedst mulige Tonnage til Disposition. De senere Aars Indsejlinger har maaske mere end nogensinde været en tydelig Anskuelses-Undervisning med Hensyn til Skibsfar-

tens Betydning for Landet, og hvor lykkeligt vilde det ikke have været, om vi i denne Periode havde haft til Raadighed en Handelsflaade, der baade i Kapacitet og i Kvalitet var gaaet adskilligt ud over den nuværende.

De ansvarlige fiskale Myndigheder her i Landet har aldrig været tyngt af Hensyntagen til eller Bekymringer for de Erhverv, som til syvende og sidst maa bære al offentlig Husholdning, og de kan heller ikke sige sig fri for Ansvar for, at den danske Tonnage i en Række Aar har staaet i Tilbagegangens i Stedet for i Fremgangens Tegn. Til Trods for, at den danske Rederiverden i en Tid, hvor den baade paa den ene og den anden Kant stilles overfor en begunstiget og subventioneret Konkurrence, har sat en Ære i at klare sig selv, har man fra Statsmagts Side aldrig belænket sig paa at tappe den ved enhver Lejlighed. Endnu i de aller sidste Dage har man set, hvorledes Regeringen uden Anfægtelser af nogen Art tumler med Forslag og Planer om at tage Forskud paa Skibsfartens forventede Indsejlinger. Man skulde tro, at det maatte være Myndighedernes Opgave ikke blot med Henblik paa Skibsfarten men for hele det arbejdende Erhvervslivs Vedkommende at underbygge og stimulere Erhvervene, der dog — set netop ud fra Finansernes Synspunkt — er Hønen, der lægger Guldæggenes.

### NORGES STØRSTE TANKSKIB GAAET TABT

Under endnu uopklarede Omstændigheder — de første Meddelelser lyder paa Torpedering uden Varsel, men i saa Fald skulde det være en helt ny Form for Krigsførelse mod neutrale Skibe, de tyske Undervandsbaade indførte — er Norges største Tankskib »Arne Kjøde« gaaet under.

Først kom Meddelelse om, at en Redningsbaad med 23 Mand var kommet i Land i en engelsk Havn, mens 17 Mand savnedes. Derefter meddeltes det, at den anden Redningsbaad ogsaa var kommet frelst i Land, og saaledes skulde hele Besætningen være reddet. Den sidste Meddelelse, som det norske Udenrigsministerium har udsendt, gaar imidlertid ud paa, at 5 Mand er omkommet, nemlig Kaptajnen, Bernt Ingebretsen, og 4 af Besætningen.

Ved Søforhøret opklares formentlig Spørgsmaalet, om Skibet virkelig skulde være blevet torpederet uden Varsel. I alle Tilfælde er det et stort og trist Tab for Norge. Olien om Bord var bestemt for Danmark.

### ANLØB AF BRITISKE HAVNE

Handelsministeriet meddeler i Forbindelse med de under 9. d. M. udsendte Meddelelser, at det henværende britiske Gesandtskab i en Note af 11. d. M. har underrettet Udenrigsministeriet om, at der ud for den engelske Kyst er blevet etableret visse Sejlløb med det Formaal at sikre allierede og neutrale Skibes Sejlads. Instruktion om disse Sejlløb kan erholdes i følgende Havne:

Aberdeen, Blyth, Dundee, Methil (eller Leith), Harwich, Hull, Kirkwall, Southend (eller London), Middlesborough, Ramsgate, Sunderland, Newcastle-on-Tyne, Avonmouth, Barry, Belfast, Cardiff, Glasgow, Falmouth, Liverpool, Milford Haven, Newport, Plymouth, Portsmouth, Southampton, Swansea og Weymouth.

### TYSKE SKIBE I NEUTRALE HAVNE

Londons Handelskammer har indledet Forhandlinger om Frigivelse af Ladninger i engelsk Eje til en Værdi mellem 3 og 5 Millioner Lstr., som befinder sig ombord i 140 tyske Skibe, der har søgt Tilflugt i neutrale Havne. Tyskerne kræver mellem 10 og 35 pCt. af Værdien af disse Ladninger foruden fulde Fragtrater til engelsk Havn, før de udleverer

Varerne. De fleste af Ladningerne er allerede betalt, og Tyskernes Krav siges at skulle dække de Omkostninger, der er en Følge af, at Skibene har søgt Tilflugt i Havnene. Ladningernes Ejere har allerede betalt fuld Fragt. Handelskammeret har sat et Apparat i Gang til at bringe Ladningerne hjem, og det tilraader Ejerne at betale Fragterne og ikke mere end 2 pCt. af Ladningernes Værdi til Dækning af de paa-staaede Udgifter i Havnene.

Det forlyder, at der alene i Vigo i Spanien er samlet 50—60 tyske Skibe.

### ENGLANDS HANDELSFLAADE

I den ugentlige Oversigt, som den engelske Premierminister fremsatte i Underhuset, udtales denne Gang — det var John Simon der i Chamberlains Sted oplæste Talen — bl. a. at der nu vilde blive indført hurtigere Konvojer, og efterhaanden som man fik Eskorteskibe til Raadighed, vilde Konvojernes Antal blive forøget. Siden Krigens Begyndelse havde de engelske Torpedojagere tilbagelagt Strækninger paa Hundredtusinger af Mil. En af sine Torpedojagere havde England fornylig mistet som Følge af en Mine-Explosion, men det var den Pris, der maatte betales for Herredømmet paa Havene. Tysklands Handelskibe laa for Størstedelens vedkommende stadig i egne eller neutrale Havne. Af dem, som forlod Havnene, blev en stor Del enten opbragt eller sænket. I sidste Uge var fire fjendtlige Skibe blevet opbragt og to store fjendtlige Handelsskibe var blevet sænket den 12. og 13. November. Engelske Handelsskibe færdedes stadig i stort Antal paa Havene, og der vilde blive gjort alt muligt for at beskytte dem. Mange af Skibene var blevet armeret, og den sidste Tids Erfaringer havde vist, at de med Dygtighed kunde forsvare sig.

### SØFORHØRET OM »CANADA«

Ved Søforhøret i Anledning af Ø. K.s Motorskib »Canada«s Undergang oplystes det, at Katastrofen maatte antages at være forårsaget af en magnetisk Mine.

Ved Forhøret var Ø. K. repræsenteret af Skibsinspektør Kaptajn F. Tillisch og Kontorchef Rudolf Nielsson. Retspræsident L. N. Hvidt, bistaaet af Kontreadmiral Topsøe-Jensen og Kaptajn Prip, ledede Søforhøret og fandt Anledning til at bemærke, at der ikke paa nogen Maade syntes at kunne rettes den mindste Bebrejdelse mod »Canada«s Fører og Besætning i Anledning af Ulykken. Tværtimod var der gjort et udmærket Arbejde for at redde det store Skib.

Foruden Rapporten oplæstes et Udsnit af »Canada«s Skibsdagbog, og Søretten nøjedes med at lade Kaptajnen, Styrmand J. O. Albech, 2. Maskinmester A. Tingleff, 3. Maskinmester E. Christensen og Matros V. E. Fredborg godkende den.

Inden Afsejlingen fra Hull havde man efter Samtaler med en Kontrol-Officer besluttet at lægge Kursen en Smule øst for den kort'agte Sejlroute for at komme klar af et Par Skibsvrag. At der skulde være nogen som helst Fare forbundet hermed, mente Officeren var udelukket, og en Lods, som man senere raadførte sig med, erklærede, at »Canada« roligt kunde fortsætte. Eksplosionen skete Kl. 13.55 faa Sømil fra Humber Fyrskib, og »Canada« var blevet ramt lige under Broen ved Luge 2.

Virksomheden var frygtelig: Lugerne slyngedes i Vejret, og alle der befandt sig paa Broen væltedes omkuld. Døren fra Bestiklukafet blev løst af sine Hængsler og ramte Kaptajn Knudsen, som fik Ryggen lettere læderet. Samtidig slukkedes alt Lys, Antennen faldt ned, Ankerspillet sprængtes, og de to Kompasser slyngedes ned paa Dækket. Midt under Virvaret lod Alarmsignalet, og hele Mandskabet ilede op paa Baaddækket. Det saa ud til, at »Canada« vilde gaa under i Løbet af faa Minutter, og samtidig med at Skibet fik stor Slagside drejede det rundt om sin egen Akse. Redningsbaadene var imidlertid med Lynets Hast blevet gjort klar, og alle Mand gik fra Borde.

Da man imidlertid fra Redningsbaadene saa, at »Canada« rettede sig noget, vendte Kaptajn Knudsen og 12 Mand

tilbage, mens det øvrige Mandskab fortsatte ind mod Kysten. Til almindelig Overraskelse viste det sig, at »Canada«s Maskine var i Orden. Motoren blev startet, og samtidig med at man arbejdede ved Pumperne sættes Kursen mod et Skib, som kunde skimtes i det fjerne. Det viste sig at være den norske Damper »Ringhorn«, der kom paa Prajehold efter en lille Times Sejlads med det minesprængte Skib. Nordmændene indvilgede i at tage Mandskabet fra Redningsbaaden om Bord, og »Canada« satte nu Kursen direkte ind mod Kysten. Man fik Forbindelse med en Signalstation i Land, og hen paa Aftenen naaede en engelsk Redningsbaad og fire Slæbebaade ud til »Canada«, men det minesprængte Skib var da ved at fyldes med Vand, og Forenden hvilede paa en Sandbanke. Natten igennem blev Kaptajnen og de tolv Mand om Bord, men næste Morgen var Vandet steget yderligere, og da det samtidig tog til at blæse, maatte man forlade Skibet. Det havde da en Slagside paa 45 Grader, og Vandet slog ind over Dækket.

I Mellemtiden havde den norske Damper »Ringhorn« bragt den øvrige Del af Mandskabet velbeholdne ind til Grimsby, og de, som var blevet tilbage, landsattes nu i Spurn Point. Sammen med Repræsentanter for det engelske Admiralitet var Kaptajn Knudsen Mandag den 6. November ude for at se paa »Canada«. Det viste sig, at Skibet var sprængt i Dækket lige foran Salonhuset, og alle Kamre og Saloner var fuldstændigt raserede. Alle Bjergningsforsøg maatte opgives.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Sejlads i Strædet ved Dover

Handelsministeriet meddeler i Forbindelse med den under 23. September d. A. udsendte Meddelelse vedrørende Sejlads i Strædet ved Dover:

Det herværende britiske Gesandtskab har i en Note af D. D. meddelt Udenrigsministeriet følgende:

- Følgende Fyrskibe og Lystønder er udlagt for Folkestene:
  - Et Fyrskib, der viser rødt Blink, paa Pladsen 51 Gr. 03,4 Min. N. Brd. 1 Gr. 14,6 Min. Ø. Lgd.
  - Et Fyrskib, der viser hvidt Blink, paa Pladsen 51 Gr. 02,75 N. Brd. 1 Gr. 15,5 Min. Ø. Lgd.
  - En Lystønde, der viser hvidt Blink, paa Pladsen 51 Gr. 01 Min. N. Brd. 1 Gr. 13,1 Min. Ø. Lgd.
  - En Lystønde, der viser hvidt Blink, paa Pladsen 51 Gr. 03,7 Min. N. Brd. 1 Gr. 19,6 Min. Ø. Lgd.
- Skibe, der er bestemt for Pladser mellem Dungeness og the Downs, skal passere mellem de nævnte 2 Fyrskibe og Nord om de 2 Lystønder.
- Skibe, der undlader at efterkomme ovenstaaende, gør dette paa egen Risiko.

### Newfoundlandske Krigsforanstaltninger

Efter at Meddelelsen om Danzigs Tilslutning til det tyske Rige og tyske Troppers Indmarch i Polen var naaet frem til Newfoundland, udstedte Newfoundland's Regering Lov Nr. 34 af 1. September, indeholdende Bestemmelser vedrørende Registrering og Behæftelse af Skibe, og Lov Nr. 37 »The Defence Act 1939«, hvorved Kommissionsregeringen bemyndiges til at udstede saadanne Forordninger, som maatte anses for nødvendige for den offentlige Sikkerhed og Forsvaret af Newfoundland's Territorium.

I Henhold til sidstnævnte Lov blev der yderligere under samme Dato udstedt »Defence Regulations«, omfattende bl. a. Censurering af Telegrammer og Post, Flyvning fra og over Newfoundland's Territorium, Priskontrol med Levnedsmidler, Registrering af samtlige Udlændinge, Forbud mod Indrejse til og Udrejse fra Newfoundland fra andre Havne end St. John's, Port aux Basque, Botwood og Corner Brook.

Efter at England den 3. Sept. havde erklæret Tyskland Krig, er yderligere under nævnte Dato blevet udstedt Lov Nr. 38 vedrørende Handel med Fjenden og Lov Nr. 39 Kontrol med Import og Eksport af Varer.

»The Newfoundland Gazette« for den 5. Sept. indeholder de fornævnte Love og Forordninger, og Opmærksomheden henledes paa Afsnittet »Navigation«.

### Navigation.

24. If the master of a ship or any other person disobeys or neglects to observe any Regulations relating to the navigation or mooring of ships in a harbour or the approaches thereto, or any signals from or any orders of any authorised officer relating to such navigation or mooring, he shall be guilty of an offence against these Regulations.

25. Every vessel shall comply with such regulations as to the navigation of vessels as may be issued by the Governor in Commission, and shall obey any orders given, whether by way of signal or otherwise, by any officer in command of any of His Majesty's ships or by any naval or military officer engaged in the defence of the coasts. If any vessel fails to comply with any such regulation

## DØDSFALD

Mangeaarig Formand for Maskinmestrenes Forening, fhv. Maskininspektionsmester ved Frihavnen Oskar Mortensen, er død 72 Aar gammel.

Oskar Mortensen har gjort en meget stor Indsats, dels inden for Maskinmestrenes Organisation, dels for Maskinistundervisningen. Han var først Maskinassistent i Marinen, senere Maskinmester ved Fyr- og Vagervæsenet og blev saa 1894 ansat ved Københavns Frihavn, hvor han avancerede til Maskininspektionsmester.

Inden for Maskinmestrene vil han mindes som den, der i Kraft af en enestaaende Forhandlingsevne gjorde deres Forening til en stærk faglig Organisation. Ikke mindst under Verdenskrigen arbejdede han utrætteligt. Med fuld Adkomst blev han, efter at han i 1920 som Formand afløstes af Hr. K. A. Rasmussen, udnævnt til Foreningens Æresmedlem.

Han var til sin Død Formand for Københavns Maskinistkoles Skoleraad og Medlem af Skolens Direktion. Jovial og forstaaende som han var, havde han skaffet sig Venner i meget vide Kredse.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

or to obey any such orders, the master of other person in command or charge of the vessel shall be guilty of an offence against these Regulations, and if the vessel is at any time found within the territorial waters of Newfoundland, the Governor in Commission may cause the vessel to be seized and detained.

This Regulation shall not apply to a vessel not being a British vessel where the non-compliance with the regulations or disobedience to the orders takes place on the high seas outside the territorial waters adjacent to Newfoundland.

26. The Governor in Commission may be order prohibit any vessel, or any vessel of any class or description specified in the order, from entering any area which he may consider it is necessary to keep clear of vessels, or vessels of that class or description, in the interests of the public safety or the defence of the Island, and if any vessel, or any vessel of that specified class or description, enters any such area, the master or other person in command or charge of the vessel shall be guilty of an offence against these Regulations.

### Sunda Strædet

Handelsministeriet meddeler:

- Forholdsregler, der skal følges i Sunda Strædet:
  - Indtil videre skal alle Skibe, som ønsker at passere Sunda Strædet fra det indiske Ocean til Javahavet eller omvendt, følge Ruten Syd og Øst om Krakatau.
  - Skibe, kommende fra det indiske Ocean og direkte bestemt til Oosthaven, samt Skibe, kommende fra Oosthaven og bestemt til det indiske Ocean, skal ligeledes følge den under a nævnte Rute.

2. Undersøgelsestjenesten er iværksat ud for Tandjoeng Priok, Soerabaja, Ooster- og Wester Waarwater, Tjilatjap, Balikpapan og Tarakan.

3. Undersøgelsestjenesten ud for Tandjoeng Priok udføres af et Fartøj, som befinder sig 3 Sm. Øst for Øen Edam, og som kendetegnes ved det i hollandsk Indien benyttede Undersøgelsessignal, nemlig om Dagen 3 røde Balloner, om Natten 3 røde Lanterner hejst lodret over og under hinanden.

Alle Skibe, der, ligegyldigt fra hvilken Side, ønsker at sejle ind i Batavia Bugt, skal, idet de holder sig Nord for Edam Fyrs Breddeparallel, anløbe Undersøgelsesfartøjet og melde sig der, hvorefter de vil modtage nærmere Instructioner af Undersøgelsesofficererne.

Saafernt Undersøgelsesfartøjet ikke er nærværende paa sin Station (3 Sm. Øst for Edam), maa Skibene ankre paa Pladsen eller holde gaende, indtil Undersøgelsesfartøjet vender tilbage.

Som Regel udføres Undersøgelsestjenesten ikke fra Solnedgang til Solopgang; i Tilfælde, hvor Skibe har særlig Hast, kan der afviges herfra efter Anmodning af Reder eller Skibsfører.

Skibe, der har faaet Tilladelse til at gaa ind i Havnen, skal gøre dette i Rækkefølge; at løbe forbi et tidligere undersøgt Skib, medens dette er paa Vej til Havnen, er forbudt.

Følger Skibene ikke disse Forholdsregler, vil Adgangen til Havnen blive dem forment; samtidig udsætter de sig for Beskydning.

Samme Signaler, som Undersøgelsesfartøjet fører, bliver vist paa Fyrtaarne paa Edam, paa Øen Leiden og paa Fyrtaarne ved Batavia.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

**F**ragtmarkedet har i den forløbne Uge været jævnt aktivt.

Raterne paa de af den engelske Regering kontrolerede Markeder er uforandrede, men paa Grund af Mangel paa allieret Tonnage og neutrale Rederes Ulyst til at slutte deres Skibe i disse Trades er der Overvejelser i Gang om at sætte Maximalraten i Vejret, og et Resultat heraf vil utvivlsomt foreligge i nær Fremtid. Man skal dog næppe vente, at den engelske Regering vil forhøje Raterne til et Niveau, som vil virke tiltrækkende paa neutrale Redere, og der vil derfor sikkert fortsat eksistere en Forskel mellem de Rater, de engelske Redere faar og de Rater, som neutrale Redere kan opnaa.

For neutral Regning er der iøvrigt stadig god Efterspørgsel fra River Plate, og til Antwerp/Rotterdam kan der i Øjeblikket opnaas \$14.-.

Det nordamerikanske Marked er meget fast, specielt hvad Forretning til Europa angaar. Iøvrigt forlyder det, at den engelske Regering har købt 3/4 Million Tons Scrapjern, som skal afskibes i Løbet af de kommende 3 Maaneder, og hvis dette viser sig at være rigtigt, staar vi utvivlsomt overfor endnu fastere Rater for transatlantisk Fart.

Fra Northern Range er der foruden til Europa ret god Efterspørgsel efter Tonnage saavel til Sydamerika som til Østen. Kul Hampton Roads/Buenos Ayres indikerer \$5.25 og for Superfosfat fra Baltimore til Santos kan faas \$5.50 med fri Lastning. Fra Gulf til River Plate indikeres \$30.- per Standard pitchpine. Fra Northern Range er sluttet scrap til Japan til \$11.- og fra Gulf til Japan til \$11.25.

Fra Cuba er Efterspørgslen efter Tonnage for Sukker til Europa noget bedre, og der kan i Øjeblikket betales \$17.- til Bordeaux og Cuba/neutral Irland indikeres 85/-; samme Rate kan betales til Antwerpen.

Pacifickystmarkederne viser ikke større Forandringer. Der noteres stadig Scrapjern til Japan til \$8.-, ligesom der cirkulerer adskillige Lumberlaste til Australien og Sydafrika til uforandrede Rater. Korn fra

Portland til neutralt Irland indikerer 90/-. Østens Markeder er nærmest uforandrede. Der cirkulerer stadig en lang Række Ordre til europæiske Destinationer, men Afslutningerne hæmmes af neutrale Rederes Ulyst til at sende deres Baade til Europa. Rate-niveauet er iøvrigt uforandret.

De europæiske Markeder er i det store og hele uforandrede. Efterspørgslen efter Kul og Koks fra England til Danmark er noget bedre, men det synes vanskeligt for de danske Kulkøbmænd at skaffe Tonnage til de fastsatte Rater, da disse slet ikke kan sammenlignes med de, der betales for Kul og Koks til Sverige.

Fra Østersøen er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Transport af Cellulose, Træmasse og Papir til Northern Range. Tyskerne opbringer stadig alle de Skibe, de kan faa fat paa i denne Fart, men det synes nu som om en stor Del af de tidligere opbrugte Skibe er frigivet af Tyskerne og kan sejle videre.

Paa Timechartermarkedet har der været særdeles stor Aktivitet. Det er stadig Transatlantic Farten, som betaler de bedste Rater. For Rundtur med Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. via neutral continental Havn er sluttet adskillige Baade mellem \$3.50 og \$4.-. For Timecharter trip across Levering U.S.N.H., Tilbagelevering U.K. eller fransk Atlanterhavshavn, bydes der rask væk \$8.- for gammel finsk Tonnage, og for moderne Skib kan der antagelig opnaas \$10.- for saadan Forretning. Moderne Dieseltonnage er sluttet for sydamerikansk Rundtur Levering og Tilbagelevering North Hatteras til \$3.50. For Timecharter Levering Østen via Indien/Cape, Tilbagelevering North Hatteras, er sluttet Tonnage til omkring \$4.-.

Vestindiafarten er stadig meget stille. Raten ligger nominelt omkring \$3.- for 3000 Tonner.

Den engelske Regering fortsætter iøvrigt stadig med at tage neutral Tonnage paa Timecharter. Sidste Baad var 7000 Tons Damper, som sluttedes til 13/- for 22 Maaneders Trade.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### To Døgn Krigsøfre paa Havet

De sidste Dage har bragt Meddelelser om stærkt forøget Minefare, især ved de engelske Kyster. Alene to Døgn gav følgende uhyggelige Resultat med Hensyn til Skibe, der gik ned:

- Simon Bolivar• (8300 T.), hollandsk ca. 130 omkomne.
- B. O. Börjesson• (1856 Tons), svensk: 6 omkomne.
- Grazia• (5857 Tons), italiensk: 5 savnes.
- Kaunas• (1520 Tons), litauisk. 14 omkommet.
- Torchbearer• (1267 Tons), engelsk: 4 savnes.
- Carica Milia• (6371 Tons), jugoslavisk.
- Blackhill• (2492 Tons), engelsk.
- Trawleren •Wigmore•, engelsk: 16 omkomne.
- Penilva• (4258 Tons), engelsk.

### Anløb af Italienske Havne

Handelsministeriet meddeler:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det kgl. danske Konsulat i Genua modtaget Indberetning om, at det italienske Marineministerium har meddelt, at det er saavel italienske som fremmede Nationers Skibe forbudt at anløbe følgende Havne uden særlig Tilladelse:

La Spezia, Isola d'Elba, Littorale delle Zona di Cagliari, Littorale delle Zona di Trapani et Egadi, Littorale delle Zona di Lero, Maddalena, Messina, Augusta, Porto Empedocle, Pozzuoli, Castellamare di Stabia, Miseno, Taranto, Brindisi, Cotrone, Pola, Laseno, Valona, Tobruk, Massaua, Chisimaio, Porto Edda (Santi Quaranta), Porto Bardia.

Skibe, som ønsker at anløbe foran nævnte Havne, maa mindst 24 Timer i Forvejen indhente Bemyndigelse hos Havnekaptajnen (Capitaneria) i den paagældende Havn, idet Skibene ellers risikerer alvorlige Tidstab.

### Haandværksprøve

Direktoren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den Haandværksprøve, som er afholdt i indværende Maaned, har været indstillet 22 Eksaminander, som alle bestod.

### Den britiske Konsulat vil anvise Sejlruter

I Tilknytning til det engelske Admiralitets Bekendtgørelse vedrørende Sejlsadsforholdene langs Storbritanniens Kyster har det britiske Konsulat i København udsendt følgende Meddelelse:

Opmærksomheden henledes paa, at Konsulatet er rede til at anvise Sejlruter. Konsulatet mener, at denne Tjeneste vil være af den største Nytte for Skibene og haaber, at alle Skibsfartsselskaber vil benytte sig deraf i Sikkerhedens Interesse.

### Belgisk Kutter minesprængt

Kutteren »Maurice Marguerite« fra Ostende er sprunget i Luften udfor Dunkerque. Besætningen, der bestod af 3 belgiske Sømænd, omkom.

### Engelsk Damper undsluppet tysk U-Baad

Besætningen paa den 12,390 Tons store engelske Damper »Mataroa«, som er ankommet fra England paa Rejse til New Zealand, fortæller om, hvorledes Damperen slap bort fra en tysk Undervandsbaad efter 50 Minutters Forfølgelse. Undervandsbaaden observeredes 2 1/2 Mil fra »Mataroa«, hvis Kaptajn straks vendte, saaledes at Undervandsbaaden kom til at ligge agter, hvorefter han gav Ordre til fuld fremad. Jagten varede indtil Undervandsbaaden opgav Forfølgelsen, da den var kommet 7

Mil bagud. »Mataroa« var forsynet med Forsvarsvaaben, men Kaptajnen havde Ordre til ikke at skyde, med mindre han blev angrebet.

#### »Leander«

Den tyske Damper »Leander«, der blev indbragt i engelsk Havn som Priso, havde det russiske Flag malet paa Siden. Den tyske Besætning blev indkvarteret paa et Hotel under Politibevoqtning og synes meget tilfredse. Det fortælles, at Damprens Kaptajn, som var Medlem af Ikke-Indblandingsstaben under den spanske Borgerkrig, forsøgte at sænke Skibet, men Mandskabet forhindrede hans Forehavende. Det forlyder, at han nu befinder sig i et engelsk Krigsskib.

#### Dansk nautisk Almanak

Iver C. Weilbach & Co. har udsendt Dansk nautisk Almanak 1940, 238 Sider, i det sædvanlige smukke Udstyr.

Bogen fremtræder i Aar i meget særpræget Omslag med et Billede af det verdensberømte Observatorium i Greenwich, hvorfra den geografiske Længde regnes. Grunden til, at dette Billede bringes, er, at man overvejer at flytte Observatoriet fra Greenwich, hvor den fremsynede Arkitekt Sir Christopher Wren i 1642 byggede det for at være udenfor Londons Støj. Nu er imidlertid London vokset helt udenom Greenwich, og Observatoriet generes af Støj og elektriske Forstyrrelser. Det er foreslaaet at lægge Observatoriet i Peacehaven, hvor ikke alene Navnet, men ogsaa Omgivelserne er ideelle for Formaålet. Himlen er meget overtrukket, men det kan man ja ogsaa sige, den er i Øjeblikket.

Dansk nautisk Almanak indeholder som sædvanlig Tabeller over alle til Navigation brugelige Tabeller: astronomiske Elementer, Højvandtabel, Proportionale Dele, R. & E. Tabeller, Internationale Søvejsregler o. s. v.

Dansk nautisk Almanak udsendes i 1940 for 19. Gang og er udbredt i de fleste danske og norske Skibe og begynder ogsaa at vinde Indpas i svenske Skibe. Prisen er den samme, Kr. 2,50 indbundet.

Den smukke Almanak skal nok finde Vej som hidtil og formodentlig ogsaa videre ud.

#### Sejlads i Strædet ved Dover

Handelsministeriet meddeler Søndag i Forbindelse med den under 16. d. M. udsendte Meddelelse vedrørende Sejlads i Strædet ved Dover:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det kgl. danske Gesandtskab i London telegrafisk modtaget nedenstaaende Oplysninger om de ud for Folkestone udlagte Fyrskibe og Lystønder:

- North Folkestone Fyrskib er rødmalet og viser rødt Blink hvert 20. Sekund — Taagesignal (fogdiaphone) 2 Stød hvert 1½ Minut,
- South Folkestone Fyrskib er sortmalet og viser hvidt Blink hvert 20. Sekund — Taagesignal (fogreed) 1 langt Stød hvert Minut,
- Southwest gale Lystønde er en sortmalet, konisk Lys- og Klokkelønde, der viser hvidt Blink hvert 5. Sekund,
- Northwest gale Lystønde er en sortmalet, konisk Lys- og Klokkelønde, der viser hvidt Blink hvert 2½ Sekund.

#### Hvalfangsten

Under den forestaaende Hvalfangstsæson i de antarktiske Farvande vil Japan drive Fangsten med større Iver end hidtil. Der er allerede 3 Moderskibe, hvert paa 20,000 Tons, undervejs til Fangstomraaderne sammen med 23 Hjælpefartøjer. En 4. Hvalfanger paa 17,000 Tons afgaar i den nærmeste Fremtid sammen med 8 Hjælpe-skibe. Efter Forlydende vil Japan gennemføre Fangsten i Antarktis med 8 Skibe paa tilsammen 150,000 Tons i Højsæsonen. Bearbejdelsen af de fangne Dyr skal først finde Sted i Japan.

#### Engelsk Tankskib sænket

I Flaade- og Skibsfartskredse har Telegrammer fra Kapsladden om, at en tysk bevæbnet Korsar har sænket det britiske Tankskib »Africa Shell«, vakt den største Interesse. Skibets Redere i London meddeler, at Skibets Kaptajn, der er blevet taget til Fange af Tyskerne, er en Londoner, Kaptajn P. G. Dove. »Africa Shell« løb af Stabelen i Greenock i Aar.

»Daily Telegraph«s Skibsfarts-Medarbejder lægger Vægt paa den Kendsgerning, at »Africa Shell« var et Tankskib, og at Korsarens Mandskab gennemsgle det, før de sænkede det. Korrespondenten mener, at Korsaren var et af de tyske Lommeslagskibe »Deutschland« eller »Admiral Scheer«. Sidste Gang, man hørte fra »Deutschland«, var, da det midt i Oktober skiltes fra »City of Flint« i det nordlige Atlanterhav. Bladet tilføjer, at »Deutschland« meget vel kan have opbrugt sit Brændselsforraad og derfor har va'gt Tankskibet til Offer. »Daily Telegraph«s Korrespondent i Kapsladden beretter imidlertid, at »Africa Shell« var tomt, da det blev sænket.

Besætningen paa »Africa Shell« oplyser i et til Lourenzo Marques i portugisisk Østafrika indløbet Telegram, at Skibet fik Ordre til at standse, idet der blev affvret et Kanon-skud. En tysk Officer med Mandskab gik ombord og beslaglagde Skibets Forraad af Levnedsmidler, hvorefter Besætningen fik Ordre til at gaa fra Borde. »Africa Shell« blev sænket ved Hjælp af 2 Bomber, der sprængte et stort Hul i Agterskibet. Skibet væltede rundt, og kun en ringe Del af det er synligt oven Vand, saa det næppe kan bjerges.

#### Søpanterettens Rækkevidde

Sø- og Handelsretten afsagde, som omtalt, for længere Tid siden en Række Domme af principiel Betydning for Søpanterettens Rækkevidde. Det var altsammen Sager vedrørende Kaptajn Børge Bentzens Skibe »Selma B.« og »Christian B.«, der blev solgt ved Tvangsauktion. Forleden afsagde Sø- og Handelsretten endnu en Dom af samme Kategori.

Sagen var af Firmaet M. Lauritzen & Co., Frederikshavn, rejst mod Dansk Kautionsforsikrings Aktieselskab. Det frederikshavnske Firma havde leveret Bunkerkul til de to nævnte Skibe og anmeldt sit Tilgodehavende. Man krævede nu Rettens Anerkendelse af, at Kravene er udrustede med Søpanteret i Henhold til Sølovens Paragraf 267.

Denne Anerkendelse fik man. Retten siger:

»Dansk Kautionsforsikrings Aktieselskab bør anerkende, at Firmaet M. Lauritzen & Co. er berettiget til forlods Dækning i Henhold til Søpanteret i Medfør af Sølovens Prgf. 267 Nr. 5 af Auktionsprovenuet for Dampren »Christian B.« for Lstr. 91—3—8 med Renter, heraf 5 pCt. pro anno fra den 10. November 1938 til Betaling sker samt 18 Kr. 90 Øre og af Auktionsprovenuet for Dampren »Selma B.« for Lstr. 11—15—0 med Renter heraf 5 pCt. pro anno.

#### Skipperen gik i Land — og viste sig ikke mere

I et Par Aar har der i Middelfart Havn ligget en gammel herreløs Skude. En Dag lagde Galeasen »Edwards« til ved Bolværket, Skipperen gik i Land, og ingen har set ham siden.

Fra Havnens Side har man søgt at finde Ejermanden, men forgæves, og alt tyder paa, at han helst vil unddrage sig de med Ejendomsretten forbundne Forpligtelser. Efterhaanden er Skibet begyndt at lække slemt, og Sommeren igennem har det været Byens Dreng, der holdt Skibet flydende, idet de legede Sømænd om Bord i Skibet og pumpede det læns.

Nu er det blevet for koldt til denne Leg, og Skibet laa efterhaanden lige paa Synkepunktet, hvorefter Havnen forleden tilkaldte Falck for at tømme det. I Virkeligheden er Skibet nærmest Vrag, og Havnen satte nu en Frist paa 1 Døgn for Ejeren til at indfinde sig, hvis han ikke ønskede at se Skuden hugget op. Denne Frist er forlængst overskredet, og ingen venter, at Ejeren kommer.

#### Handelsministeriet meddeler:

To Vrag ved den engelske Kyst ligger farligt for Sejladsen paa 53° 41' 30" Nord, 00° 06' 30" Øst og 52° 42' 00" Nord 00° 06' 45" Øst.

Ifølge en i den lettiske »Efterretninger for Søfarende« for den 3. d. M. offentliggjort Meddelelse er den nordlige Indsejling til Havnen i Liepaja indtil videre lukket for Skibsfarten, ligesom det Omraade i nævnte Havn, der ligger Nord for 56° 32' 30" N. Brd., er spærret.

#### Miner ved Hong Kong

Handelsministeriet meddeler: Gennem Udenrigsministeriet har man fra den britiske Legation modtaget Meddelelse om, at Miner er udlagt i følgende Farvande ved Hong Kong:

##### A. West Lamma channels.

Fra Po Lo Tsui (ca. 22° 13' N. Brd. 114° 06' Ø. Lgd.) i Retning 293° til den sydlige Pynt af Pa Pai og Chankung til Chankungs NØ-Pynt, derfra i Retning 112° til Pak Kok, som ligger omtrent 1,6 Somil i Retning 30° fra Po Lo Tsui, derfra sydover langs Kysten til Po Lo Tsui.

Løbet mellem Pa Lai og Lantao eller Tai Yu Shan er ogsaa spærret.

##### B. Vicinity of The Brothers.

Et Omraade, som strækker sig 1 Somil paa hver Side af en 2,6 Somil lang Linie paa Pillars Point (ca. 22° 22' N. Brd. 113° 57' Ø. Lgd.) i Retning 178° til Red Point.

#### I Norge er det Straf at sejle til Søs!

En norsk Dommer har i disse Dage føldet en Dom, der vækker baade Opsigt og stor Vrede i norske Søfartskredse. I en Drukkenskabs-Sag fik den Anklagede ved en betinget Dom Valget imellem 50 Dages Fængsel eller at tage Hyre og gaa til Søs.

»Norges Handels- og Sjøfartstidende« gør i en ledende Artikel opmærksom paa det for Somandsstanden nedsæt-



tende i, at norske Skibe saaledes stilles i Klasse med Forbedringshuse og Straffeanstalter. Bladet henstiller indtrængende til Rederne ikke at tage den Slags Søfolk om Bord paa Skibene.

En Indsender i Bladet anbefaler den Dommer, der har afsagt Dommen, selv at prøve at »dele Lugar« med en saadan Person — det vilde maaske faa en heldig Indflydelse paa begge Parter.

### Drivminerne

Vi har flere Gange drøftet Spørgsmaalet om Drivminerne, og i svenske Blade har man ogsaa diskuteret Problemet.

I Anledning af de Bemærkninger, der er fremkommet dels angaaende Mineeftersøgningen ved den svenske Vestkyst og dels vedrørende Spørgsmaalet om Muligheden af, at Skibe i Fart kan undgaa at kolliderer med drivende Miner, har Göteborgs Handels- og Sjøfartslidning fra Marinedistriktledelsen modtaget følgende Udtalelser:

Mineeftersøgning udføres daglig af Fiskekuttere tilhørende Göteborgskadren, som afsøger Omraadet Vinga—Skagen—Pater Noster. Naar Omstændighederne kræver det, foretages ogsaa Eftersøgning med Flyvemaskiner i Nærheden af Kysten. Snaa snart en Mine rapporteres, afsendes Skib for nærmere at undersøge Farvandet, hvor Minen er rapporteret, for om mulig straks at uskadeliggøre Minen. Er Minen drevet i Land, sendes en Desarmeringspatrouille for enten at demontere eller sprænge Minen. Foranlediget af de sidste Døgn rapporterede Miner bliver der organiseret en særlig Minebevogtning med Göteborgskadrens Hjælpe-skibe.

Hvad angaar Forsøgene med at faa konstateret Farligheden af de drivende Miner, oplyses det, at disse Forsøg blev paabegyndt i Sverige allerede i 1924. Panserskibe med god Fart gik imod løse Miner, og det viste sig i alle Tilfælde, at Minerne førtes ud til Siden af Bougvandet. Lignende Forsøg og Erfaringer er indvundet i England, og det er Hensigten indenfor Marinedistriktet at fortsætte Forsøgene for om muligt at naa til vderligere Klarhed i Spørgsmaalet.

### Aarsagen til »Simon Bolivar«s Forlis

Fra London meddeler et Reuter-Telegram: I Anledning af Damperen »Simon Bolivar«s Minesprængning gør man i herværende officielle Kredse opmærksom paa, at alle engelske Miner i Henhold til Folkeretten er saaledes indrettede, at de automatisk bliver uskadelige, i Tilfælde af, at de rives løs fra deres Forankring. Dette gælder ikke alle tyske Miner, tilføjer man.

I et D.N.B.-Telegram fra Berlin hedder det bl. a.: Bladene beskæftiger sig med Englændernes Forsøg paa at lægge Skylden for Damperen »Simon Bolivar«s Undergang over paa Tyskland. I denne Forbindelse beskæftiger man sig med »Alex van Opstal«s og »Canada«s Forlis. »Völkischer Beobachter« taler om et engelsk Forsøg paa at bortlede Verdens Opmærksomhed fra den Kendsgerning, at der her ulivligt er Tale om en Katastrofe, der er forårsaget af en engelsk Mine.

### »Simon Bolivar«s Forlis

Jonkher J. H. Lindenmann, der var Radiotelegrafist paa »Simon Bolivar«, har overfor Reuters Bureaus Korrespondent udtalt, at han befandt sig i Radio-Kahytten, da den første Eksplosion indtraf. Eksplosionen indtraf paa Bagbordsside under Kommandobroen. Minen knuste næsten hele denne Skibsside, heri indbefattet Kommandobroen og Palmehaven. Jeg saa, udtalte han, Kaptajnen liggende dræbt paa Kommandobroen efter Eksplosionen, mens omtrent 30 Passagerer, der befandt sig i Palmehaven, ligeledes var døde. Eksplosionen syntes at løfte Skibet i Vejret. Jeg kunde ikke udsende SOS-Signaler, idet den traadlose Telegraafs Antenner og Apparater var saa beskadigede, at ethvert Forsøg var ganske formaalsløst. Jeg forlod Skibet i en Redningsbaad, men da Baaden blev øret ned, indtraf den anden Eksplosion, der beskadigede Redningsbaaden saa stærkt, at den sank, da den blev sat i Vandet. Den anden Eksplosion indtraf øjensynligt under Olie-tankene. Olien bredte sig over hele Vandet som en sort Masse. Jeg og mange andre svømmede omkring heri, og vi blev alle saa sorte som Negre. Jeg svømmede i ¼ Time, idet jeg klamrede mig til et iturevet Redningsbælte. Overall omkring mig svømmede der Mennesker, men omtrent 100 maatte give op. Tilsidst blev jeg hevet

op i en anden Redningsbaad, der var næsten ganske fyldt med Vand. Skibet sank langsomt, men støt.

### Mystiske Skibe i Stillehavet

Kaptajnerne paa en japansk Fragtdamper og en hollandsk Rutedamper observerede forleden en mystisk-2-mastet, hvid Krydser i Stillehavet, meddeler Domei. Kaptajnen paa den hollandske Damper saa den krydse 8 Kvartmil syd for Spidsen fra Izu-Halvøen. Kaptajnen paa det japanske Skib har meddelt, at han saa det mystiske Krigsskib 20 eng. Mil syd for Halvøen. En stor grøn Undervandsbaad af ukendt Nationalitet er i Torsdags blevet observeret af en japansk Rutedamper i Kanalen mellem Provinserne Kii og Shikoku.

### Aalbæk Havn

De betydelige Udvidelsesarbejder ved denne Havn, der udføres af Firmaet Kjæhr & Tvillinggaard, er nu saa vidt fremskredne, at Molerne bliver færdige i Løbet af Aaret. Udvidelsen er meget betydelig. Nordre Mole er 150 m lang, Sydmolen 125 m til Tværmolen og derfra yderligere 100 m. Vanddybden i Inderhavnen bliver 2,8 m og i Yderhavnen indtil 4 m. Indsejlingen er 22 m mod 12 m i den gamle Havn. Inderhavnets Bredde er 115 og Yderhavns 110 m.

### 50 Aar

Den 23. November fylder Kaptajn *Alfred Chr. Hansen* 50 Aar. Kaptajn Hansen er Fører i Aktieselskabet Carl Nielsen.

Tidligere Fører i Albert Jensens Rederi, Kaptajn *C. Simony*, fylder den 25. November 50 Aar.

### 60 Aar

Fører i De danske Statsbaner, Kaptajn *H. M. Hansen*, fylder den 30. November 60 Aar. Kaptajn Hansen gør Tjeneste ved Storebælts-Overfarten.

Kaptajn *J. O. Bakke* fylder den 2. December 60 Aar. Kaptajn Bakke er Fører ved København—Malmø-Overfarten.

Kaptajn *N. Nielsen*, Fører af S.S. »Norco«, Dampskibsselskabet »Concordia« af Svendborg, fylder den 13. December 60 Aar.

### Ordensdekorationer

Overskibsingeniør *A. H. Larsen* og Overskibsinsektor ved Statens Skibstilsyn, Kaptajn *F. E. Grue*, der begge er Ridder af Dannebrog, er udnævnt til Dannebrogsmænd.

### 80 Aar

Tidligere Skibsinsektor ved De Danske Statsbaner, Kaptajn *Kofoed-Hansen*, fyldte forleden 80 Aar. Det er nu en halv Snes Aar siden, Kaptajn Kofoed-Hansen tog sin Afsked fra Statsbanernes Søfartsafdeling, hvortil han havde været knyttet i en lang Arrække. Som Skibsfører var han i en Periode Overfartsleder ved Gedes-Overfarten indtil 1911, da han udnævntes til Skibsinsektor, og i denne Stilling virkede han i 18 Aar. Ved Søfartschef Heises Afgang i 1928 konstitueredes Kaptajn Kofoed-Hansen som Søfartschef, indtil han Aaret efter tog sin Afsked.

### Redningsbestyrer Fabricius 60 Aar

Bestyreren af Det danske Redningsvæsen, Kaptajn *C. V. Fabricius*, fyldte Lørdag 60 Aar.

Redningsbestyreren, der er Skibsførersøn fra Samsø, kom til Søs som 14Aars Dreng med en Svendborg-Skonnerter og sejlede senere med danske, engelske og norske Sejlere, indtil han i 1898 kom paa Navigationsskole paa Bøge. I 1901 tog han Hyre som Styrmand paa en Færø-Skonnerter, og efter at have været Reserveløjtnant i Marinen traadte han ind i Det vestindiske Kompagni, men blev allerede 1905 Styrmand i Fyrvæsenet, hvor han avancerede til Kaptajn.

Kaptajn Fabricius traadte i 1922 ind i Redningsvæsenets Tjeneste som Bestyrer af Nordjyllands Redningsvæsen, og i 1928 udpegedes han til Bestyrer for Det danske Redningsvæsen. I denne Stilling har han øvet en stor og betydningsfuld Indsats. I hans Bestyrertid er saaledes en meget betydelig Del af Redningsvæsenets Materiel blevet fornyet og udbedret. Det gælder ikke mindst de mange Motorredningsbaade, der er bygget til mange af Stationerne.

Redningsbestyrer Fabricius er en værdig Repræsentant for det danske Redningsvæsen, der altid har staaet højt.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I **ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR**  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL** ||| **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

# A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen

**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN** A/S  
er Stedet

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

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH»

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

REDERI, OG HANDELSSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687



## Weiolin Skibsfarver

### AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



## Brug Holzappel's International Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.TVER & WEILBACH & CO.  
SØLVER & SVARRER  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIUGADE 30 · COPENHAGEN

Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER &amp; SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang III. Katalog

## VINKE & CO

Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkco

ROTTERDAM

Telephone:  
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

V A S A (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 20. November 1939.

Nr. 52.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekuuder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Næste Nr. af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Torsdag den 23. November.

## Danmark.

### 3423. Store-Bælt S.-lige Del. Minespæringer udlægges. Forbudt Sejlomraade. Advarsel.

1. Der udlægges Miner paa *dansk* Søterritorium i S.-lige Del af *Store-Bælt*.
2. *Al* Sejlads paa *dansk* Søterritorium mellem Breddeparallerne  $54^{\circ} 50'_{,5}$  N. og  $54^{\circ} 47'_{,5}$  N. er forbudt; Skibe og Fartøjer af hvilken som helst Art, der overtræder Forbudet, udsætter sig for den alvorligste Fare.
3. Paa Internationalt Søomraade etableres et 400 m bredt Gennemsejlingsløb, der N. fra afmærkes, som følger:

W. - S i d e n :

- 1 rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $7_{,5}^s$ , Blink  $2_{,5}^s$ , Mørke  $5_{,0}^s$ .
- 1 rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste.
- 1 rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste.
- 1 rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.
- 1 rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $7_{,5}^s$ , Lys  $5_{,0}^s$ , Mørke  $2_{,5}^s$ .

E. - S i d e n :

- 1 hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $7_{,5}^s$ . Blink  $2_{,5}^s$ , Mørke  $5_{,0}^s$ .
- 1 hvid Stumptønde med 1 nedadvendt Kost.
- 1 hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste.
- 1 hvid Stumptønde med 3 nedadvendte Koste.
- 1 hvidmalet Lys- og Klokketønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1_{,5}^s$ . Mørke  $1_{,5}^s$ , Blink  $1_{,5}^s$ , Mørke  $5_{,5}^s$ .

c.  $0_{,5}$  Sm N. for Gennemsejlingen udlægges et Fyrskib paamalet „*Nord*“ paa Pladsen  $54^{\circ} 51'_{,0}$  N.  $10^{\circ} 52'_{,0}$  E. Fyrkarakter, hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30 Sek. Taagesignal med Nautofon, To-Toner hver 30 Sek.

Der vil senere blive udlagt et Fyrskib paamalet „*Syd*“ c.  $0_{,5}$  Sm S. for Gennemsejlingen.

4. Skibe, der ønsker at passere Spærreområdet, bør N. fra anløbe Pladsen  $54^{\circ} 51'_{10}$  N.  $10^{\circ} 52'_{10}$  E., og S. fra Pladsen  $54^{\circ} 47'_{10}$  N.  $10^{\circ} 52'_{10}$  E., paa hvilke Pladser enten Lodshjælp eller Sejlansvisning afventes. For Lodshjælp ydes ingen Betaling.

5. Yderligere Meddelelser om Gennemsejlingsløbets Afmærkning m. v. vil senere blive bekendtgjort.

#### 3424. Lille-Bælt S.-lige Del. Minespærringer udlægges. Forbudt Sejlomraade. Advarsel.

1. Der udlægges Miner paa dansk Søterritorium i S.-lige Del af Lille-Bælt.

2. Al Sejlads paa dansk Søterritorium er forbudt indenfor et Omraade, der mod N. begrænses af en Linie fra Fyret paa *Mømmark* Havns Dækmole til *Skjoldnæs* Fyr og mod S. af en Linie fra *Gammel Pøl* Fyr til Pladsen  $54^{\circ} 54'_{,5}$  N.  $10^{\circ} 09'_{,5}$  E. og derfra af Breddeparallelens  $54^{\circ} 54'_{,5}$  N. til Kysten af *Ærø*. Skibe og Fartøjer af hvilken som helst Art, der overtræder Forbudet, udsætter sig for den alvorligste Fare.

3. Paa Internationalt Søterritorium etableres et 400 m bredt Gennemsejlingsløb, der N. fra afmærkes, som følger:

W. - S i d e n :

1 rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $7,5^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $5,0^s$ .

1 rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste.

1 rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste.

1 rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.

1 rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $7,5^s$ , Lys  $5,0^s$ , Mørke  $2,5^s$ .

E. - S i d e n .

1 hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $7,5^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $5,0^s$ .

1 hvid Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost.

1 hvid Stumpstønde med 2 nedadvendte Koste.

1 hvid Stumpstønde med 3 nedadvendte Koste.

1 hvidmalet Lys- og Klokketønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $5,5^s$ .

c.  $0,5$  Sm NNW. for Gennemsejlingen udlægges et Fyrskib paamalet „Nord“ paa Pladsen  $54^{\circ} 57'_{,5}$  N.  $10^{\circ} 07'_{,2}$  E. Fyrkarakter, hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 1 Min. Taagesignal, To-Stød hver 1 Min.

Der vil senere blive udlagt et Fyrskib paamalet „Syd“ c.  $0,5$  Sm SSE. for Gennemsejlingen.

4. Skibe, der ønsker at passere Spærreområdet, bør N. fra anløbe Pladsen  $54^{\circ} 57'_{,5}$  N.  $10^{\circ} 07'_{,2}$  E., og S. fra Pladsen  $54^{\circ} 54'_{,0}$  N.  $10^{\circ} 09'_{,8}$  E., paa hvilke Pladser enten Lodshjælp eller Sejlansvisning afventes. For Lodshjælp ydes ingen Betaling.

5. Yderligere Meddelelser om Gennemsejlingsløbets Afmærkning m. v. vil senere blive bekendtgjort.

#### 3425. Danmark. Sundet. Københavns Red. Midlertidig udlagt Fyrskib inddraget.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 43/2852, Pkt. A. 2 1939 meddeles, at det paa c.  $55^{\circ} 44'_{,0}$  N.  $12^{\circ} 46'_{,0}$  E. midlertidig udlagte Fyrskib er inddraget og erstattet med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink.

(E. f. S. Nr. 43/2852 1939. Kort Nr. 133, 132 og 130.)

#### 3426. (T.) Danmark. Store-Bælt S.-lige Del. Sømærker inddrages.

Samtidig med de i E. f. S. Nr. 52/3423 1939 nævnte Foranstaltninger inddrages nedennævnte Sømærker:

1. Hvid Stumpstønde med 3 nedadvendte Koste, *Albu Flak W.*, paa c.  $54^{\circ} 49'_{,3}$  N.  $10^{\circ} 53'_{,5}$  E.

2. Rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Albu Triller*, paa  $54^{\circ} 50'_{,4}$  N.  $10^{\circ} 56'_{,3}$  E.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 23. November 1939.

Nr. 53.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asien* S.- og E.- Kyst samt *Australien og Stillehavet*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Med dette Nummer følger 2 Kortskitser over Spærringer og Farezoner:

- a. Farezoner og Minefelter i *Store-Bælt S.-lige Del* ifølge E. f. S. Nr. 52/3423 1939.
- b. Farezoner og Minefelter i *Lille-Bælt S.-lige Del* ifølge E. f. S. Nr. 52/3424 1939.

## Danmark.

### 3427. Sundet. Københavns Red. Oplysning om Lystonde.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 52/3425 1939 meddeles, at den rødmaledede Lystonde, der er udlagt paa c.  $55^{\circ} 44',_0$  N.  $12^{\circ} 46',_0$  E. i Stedet for det midlertidige Fyrskib, som er inddraget, viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $\frac{1}{2}^s$ , Mørke  $2\frac{1}{2}^s$ . Tønden er med hvidt mærket „S. Fl. N.“.

(E. f. S. Nr. 52/3425 1939. Kort Nr. 133, 132 og 130.)  
(Se Tillæg.)

### I. Østersøen.

### 3428. (T). Danmark. Fakse Bugt. Bøgestrom Lys- og Flojtetonde S. Pulle rapporteret.

En Pulle med 2,2 m Vand rapporteres at ligge paa  $55^{\circ} 06'$  ( $16''$ ) N.  $12^{\circ} 17'$  ( $40''$ ) E. Pullen er afmærket med en sort Bøje. Stedet vil blive nærmere undersøgt.  
(Kort Nr. 190, 161 og 187.)

### 3429. Sverige. Hasselö S. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 53/3039. Stockholm 1939.)

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $56^{\circ} 04',_{10}$  N.  $15^{\circ} 27',_{80}$  E. er flyttet til  $56^{\circ} 03',_{70}$  N.  $15^{\circ} 26',_{91}$  E., S. for Grunden *Ytterknoven* (10 m).

### 3430. Sverige. Ölands södra udde. Sømærke ombyttet.

(U. f. s. Nr. 53/3037. Stockholm 1938.)

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $56^{\circ} 10',_{70}$  N.  $16^{\circ} 28',_{70}$  E. er ombyttet med en sort Stage med 1 Ballon og hvidt Bælte.  
(Kort Nr. 180 og 181.)

- 3431. Sverige.** Landsort—Häradsjär. Afmærkning i Neutralitetsløb forandret.  
(U. f. s. Nr. 52/3035. Stockholm 1939.)
- a. En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa  $58^{\circ} 10',_{82}$  N.  $17^{\circ} 06',_{90}$  E.,  $4,5$  Sm  $63^{\circ}$  fra *Häradsjär* Fyr.
- b. En sort Stage med 3 Balloner er udlagt paa  $58^{\circ} 18',_{50}$  N.  $17^{\circ} 12',_{42}$  E.,  $1,3$  Sm  $96^{\circ}$  fra *Sandsänkan* Fyr.
- c. Stagen uden Topbetegnelse E. for *Juliabådan* er flyttet  $0,7$  Sm i Retning  $41^{\circ}$  til  $58^{\circ} 20',_{82}$  N.  $17^{\circ} 12',_{32}$  E.  
(E. f. S. Nr. 44/2919 1939. Kort Nr. 182.)
- 3432. Finland. Finske Bugt. Uuras—Viipuri. Fyr slukket.**  
(U. f. s. Nr. 32/987. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyr er slukket:  
*Patteri övre* og *nedre*. c.  $60^{\circ} 38'$  N.  $28^{\circ} 36'$  E. *Itäpaalu*. *Kilpisaari övre* og *nedre*. *Leppäluoto*. *Sekundankivi*. *Kuposensaari*. *Pikarluoto*. *Kuposenkivi*. *Ämmänkivi*. *Ämmänpaalu*. *Viipuri övre* og *nedre*. *Turunsilta*.  
(Se Tillæg.)

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

- 3433. (T). Danmark. Sundet. Kalveboderne. Slusehavnen S. Spærring udlægges.**  
E. for Sejllobet i *Kalveboderne*, c. 1400 m S. for *Slusehavnen*, vil blive udlagt en 200 m lang Spærring bestaaende af sammenlængede Granstammer. Spærringen vil blive belyst med Flagermuslygter, 1 for hver Ende og 1 paa Midten af Spærringen.
- 3434. Danmark. Sundet. Flinterønden. Søndre-Flint SE. Klokketønde inddraget.**  
Klokketønden *Søndre-Flint SE* paa c.  $55^{\circ} 36'$  N.  $12^{\circ} 50'$  E. er inddraget.  
(Fyr-Port. Nr. 317.)
- 3435. Sverige. Sundet. Malmö Indløb. Lys- og Klokketønde atter i Orden.**  
(U. f. s. Nr. 53/3045. Stockholm 1939.)  
Taagesignalet paa Lys- og Klokketønden *Malmö ränna*, *yttre* paa c.  $55^{\circ} 37',_7$  N.  $12^{\circ} 59',_0$  E. er atter i Orden. Reserveklokketønden er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 45/2931 1939.)
- 3436. Sverige. Sundet. Malmö Havn. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 53/3084. Stockholm 1939.)  
Opmudringsarbejderne i *Malmö Havn* er nu saa vidt fremskredne, at Lystønden *Malmö olihamn Nr. 2* paa c.  $55^{\circ} 37',_1$  N.  $12^{\circ} 59',_4$  E. samt de to, henholdsvis 100 og 300 m fra Lystønden i Retning  $329^{\circ}$  udlagte sorte Tønder er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 27/1981 1939.)
- 3437. Sverige. Sundet S.-lige Del. Bredgrund W. Sømærke udlagt i Neutralitetsløb.**  
(U. f. s. Nr. 52/3036. Stockholm 1939.)  
En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa  $55^{\circ} 28',_{16}$  N.  $12^{\circ} 45',_{30}$  E.,  $2,_{19}$  Sm  $275',_5$  fra *Bredgrund* Fyr.  
(Kort Nr. 132 og 130.)
- 3438. Sverige. Sundet S.-lige Del. Sømærke flyttet.**  
(U. f. s. Nr. 53/3038. Stockholm 1939.)  
Den røde Stage med 1 Ballon imellem 2 opadvendte Koste NNW. for Grunden *Sporren* er flyttet mod W. til  $55^{\circ} 29',_{70}$  N.  $12^{\circ} 47',_{10}$  E.  
(Kort Nr. 132, 130 og 125.)

**3439. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 17. November d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 6,0 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 52' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.

(E. f. S. Nr. 48/3120 1939.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**3440. (T). Danmark. Kattegat. Isefjord N. Ombytning af Sømærker.**

Ved Ombytningen den 1. December d. A. eller snarest derefter af de i E. f. S. Nr. 51/3414 1939 nævnte to Sømærker forandres disse, som følger:

1. Rød- og hvidstribet Lys- og Fløjtetønde mærket „*Isefjord*“ forandres til: rød-malet Lys- og Fløjtetønde mærket „*Grønne Revle N.*“. Fyrkarakter uforandret.

2. Rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste, „*Grønne Revle N.*“ forandres til en rød- og hvidstribet Spidstønde, „*Isefjord*“, med stribet Stage og Ballon.

(E. f. S. Nr. 51/3414 1939.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**3441. Rusland. Hvide Hav. Lopshengski Point. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2477. London 1939.)

Paa Baakens Plads paa *Lopshengski Point* er paa c. 65° 02' N. 37° 38' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm. Fyrbaake.

**3442. Rusland. Hvide Hav. Jijginsk Island. Ledefyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2513. London 1939.)

Paa Pladserne for Ledebaakerne paa E.-Siden af *Jijginsk Island* er paa 65° 11' (40") N. 36° 48' (40") E. tændt 2 Ledefyr, der begge viser hvidt Et-Blink. Flammens Højde er for Forfyr og Bagfyr henholdsvis 7,0 m og 11,0 m. Fyrbaaker.

**3443. Rusland. Motovski Bugt. Forandring i Fyrbelysning.**

(N. t. M. Nr. 2519. London 1939.)

Nedennævnte Fyr er forandret, som følger:

1. *Chan Bay* Fyr paa 69° 17' (20") N. 32° 53' (30") E. viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Synsvidde: 5 Sm.

2. *Zeleni Island* Fyr paa 69° 19' (30") N. 32° 52' (30") E. viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Synsvidde: 5 Sm. Fyret er ubevogtet.

3. *Bolshoi Arski* Fyr paa 69° 27' (45") N. 32° 57' (00") E. viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Synsvidde: 5 Sm.

4. *Blyudtse Island* Fyr paa 69° 29' (30") N. 32° 38' (30") E. viser rødt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Synsvidde: 3 Sm.

5. *Gorodetski Point* Fyr paa 69° 34' (00") N. 32° 50' (30") E. viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 30,4 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyret er ubevogtet.

**3444. Norge. Bøkfjorden. Bøkfjord Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.**

(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)

Taagesignalet ved *Bøkfjord* Fyr paa c. 69° 52',8 N. 30° 11',0 E. er atter i Virksomhed. (E. f. S. Nr. 34/2508 og 38/2640 1939.)

**3445. Norge. Vesterålen. Sommarøy hamn. Ledefyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)

Ved Indløbet til *Sommarøy* hamn er tændt følgende Ledefyr:

a. Forfyr paa  $68^{\circ} 54' 45''$  N.  $15^{\circ} 04' 15''$  E. Rødt, fast Lys. Flammens Højde:  $5,0$  m. Synsvidde:  $6,8$  Sm, lyser stærkest i Ledelinien Retning. Fyrpæl. Fyret lyser i Pejling fra  $98^{\circ}$  til  $118^{\circ}$ .

b. Bagfyr  $150$  m  $108^{\circ}$  fra Forfyret. Rødt, fast Lys. Flammens Højde:  $8,0$  m. Synsvidde:  $6,8$  Sm, lyser stærkest i Ledelinien Retning. Fyrpæl. Fyret lyser i Pejling fra  $98^{\circ}$  til  $118^{\circ}$ .

Holdt overet i Pejling  $108^{\circ}$ , leder Fyrene  $15$  m N. om W.-lige røde Stage i Indløbet og  $18$  m S. om E.-ligste sorte Stage ved Indløbet samt  $19$  m N. om *Skarveskjær* Fyr.

Brændetid: 7. August—29. April.

**3446. Norge. Vesterålen. Sommarøy. Skarvskjær. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)

Paa  $68^{\circ} 54' 52''$  N.  $15^{\circ} 04' 12''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Skarvskjær* Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde:  $2,0$  m. Synsvidde:  $5,5$  Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 7. August—29. April.

**3447. Norge. Mjømensundet. Bolten. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)

Paa  $60^{\circ} 54' 06''$  N.  $4^{\circ} 54' 40''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Bolten* Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde:  $6$  Sm. Fyrlanterne paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 4. Juli—2. Juni.

**3448. Norge. Mjømensundet. Leiholmene. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)

Paa  $60^{\circ} 54' 27''$  N.  $4^{\circ} 54' 32''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Leiholmene* Fyr, der viser grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde:  $6,5$  Sm. Synsvidde:  $3$  Sm. Fyrlanterne paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 4. Juli—2. Juni.

**3449. Norge. Austrheim. Knopstein. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)

Paa  $60^{\circ} 45' 46''$  N.  $4^{\circ} 52' 18''$  E. er W. for Pynten tændt et nyt Fyr, *Knopstein* Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde:  $5,5$  m. Synsvidde:  $2,3$  Sm. Fyrlanterne paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 4. Juli—2. Juni.

**3450. Norge. Austrheim. Einholmen. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)

Paa  $60^{\circ} 46' 12''$  N.  $4^{\circ} 52' 30''$  E. er ved Varden tændt et nyt Fyr, *Einholmen* Fyr, der viser grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde:  $9,0$  m. Synsvidde:  $2,3$  Sm. Lanterne paa lille Træhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 4. Juli—2. Juni.

**3451. Norge. Austrheim. Dyrnæs. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)

Paa  $60^{\circ} 46' 17''$  N.  $4^{\circ} 53' 00''$  E. er paa Pynten N. for *Lamholmene* tændt et nyt Fyr, *Dyrnæs* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde:  $3$  Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 4. Juli—2. Juni.

**3452. Norge. Austrheim. Purkholmen. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)

Paa den W.-ligste af de smaa Holme er paa  $60^{\circ} 45' 55''$  N.  $4^{\circ} 54' 16''$  E. tændt et nyt Fyr, *Purkholmen* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde:  $6,0$  m. Synsvidde:  $3$  Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 4. Juli—2. Juni.

- 3453. Norge. Austrheim. Bukholmsund. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)  
Paa den N.-ligste af de smaa Holme mellem *Dyrnes* og *Geitaroy* er paa 60° 46' 28" N. 4° 52' 20" E. tændt et nyt Fyr, *Bukholmsund Fyr*, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6,0 m. Synsvidde: 2,3 Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 4. Juli—2. Juni.
- 3454. Norge. Bergensstrømmene. Bakøystraumen. Ervikskjærene. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)  
Paa 60° 48' 04" N. 4° 57' 23" E. er tændt et nyt Fyr, *Ervikskjærene Fyr*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 6,0 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 4. Juli—2. Juni.
- 3455. Norge. Bergensstrømmene. Toftingsund nordre. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)  
Paa 60° 40' 23" N. 5° 09' 58" E. er tændt et nyt Fyr, *Toftingsund, nordre Fyr*, som viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 3 Sm. Lanterne paa Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 4. Juli—2. Juni.
- 3456. Norge. Bergensstrømmene. Toftingsund søre. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)  
Paa 60° 40' 20" N. 5° 10' 03" E. er tændt et nyt Fyr, *Toftingsund, søre Fyr*, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6,0 m. Synsvidde: 2,3 Sm. Lanterne paa Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 4. Juli—2. Juni.
- 3457. Norge. Bergensstrømmene. Lurosen. Skipssida. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)  
Paa 60° 42' 18" N. 5° 04' 16" E. er tændt et nyt Fyr, *Skipssida Fyr*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 6,0 m. Synsvidde: 6 Sm. Lanterne paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 4. Juli—2. Juni.
- 3458. Norge. Bergensstrømmene. Radsundet. Salsneset. Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 28. Oslo 1939.)  
Paa 60° 37' 09" N. 5° 11' 16" E. er tændt et nyt Fyr, *Salsneset Fyr*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 6,0 m. Synsvidde: 6 Sm. Lanterne paa Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 4. Juli—2. Juni.
- 3459. (T). Danmark. Jylland W.-Kyst. Esbjerg. Oplysning om Lods.**  
Skibe til *Esbjerg* kan efter Forudbestilling ved *Esbjerg* Lodseri indtil videre normalt erholde Lods ud for *Lynqvig (Hvide Sande)*.
- 3460. Belgien. Wielingen Channel genaabnet for Sejlads. Oplysning om Lods.**  
(A. a. N. Nr. 10/2. Bryssel 1939.)  
*Wielingen Channel* er atter aaben for Sejlads. Angaaende Lodstjenesten henvises til E. f. S. Nr. 49/3241 1939.
- 3461. Belgien. West Hinder Anduvning. Lys- og Fløjtetonde Dyck genudlagt.**  
(B. a. Z. Nr. 270/3499. 's-Gravenhage 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Dyck* paa c. 51° 21',5 N. 2° 30',5 E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 21/1675 1939.)



3462. England. North West Goodwin. Lys- og Klokketønde midlertidigt slukket.  
(B. a. Z. Nr. 260/3350. 's-Gravenhage 1939.)  
Lys- og Klokketønden *North West Goodwin* paa c.  $51^{\circ} 16',_4$  N.  $1^{\circ} 29',_1$  E. er midlertidigt slukket.
3463. England. Harwich Anduvning. North Ship Wash Lys- og Klokketønde midlertidigt slukket.  
(B. a. Z. Nr. 260/3351. 's-Gravenhage 1939.)  
Lys- og Klokketønden N. for *North Ship Wash* (*North Ship Head*) er midlertidigt slukket.  
c.  $52^{\circ} 01',_5$  N.  $1^{\circ} 38',_5$  E.
3464. England E.-Kyst. Harwich Anduvning. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 2486. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket i *Medusa Channel* paa c.  $51^{\circ} 52'$  N.  $1^{\circ} 21'$  E., 2,55 Sm  $92^{\circ}$  fra *Naze Taarn*.
3465. England E.-Kyst. Sejladsforskrift. Advarsel.  
E. f. S. Nr. 51/3384 1939 annulleres.
3466. Skotland. Firth of Forth. Forbudt Omraade.  
(N. t. M. Nr. 2534. London 1939.)  
Ankring i eller Gennemsejling af nedennævnte Omraade er paa det strengeste forbudt.  
Omraadet begrænses af en Linie fra *Leith Martello Taarn* 2,2 Sm i Retningen  $351^{\circ}$  til *Gunnat Ledge* Lystønde, derfra 1,8 Sm i Retningen  $81\frac{1}{2}^{\circ}$ , derfra 0,08 Sm i Retningen  $129^{\circ}$  til *Herwit Fløjtetønde* og derfra i Retningen  $180^{\circ}$  til Kysten.  
Løbet S. for *Inchkeith* er spærret.  
Alle Skibe bestemt for Havne eller Ankerpladser W. for *Inchkeith Island* skal gaa gennem *North Channel*.  
Skibe, der undlader at efterkomme ovenstaaende, gør dette paa egen Risiko.  
*Leith Martello Taarn*: c.  $55^{\circ} 59'$  N.  $3^{\circ} 10'$  W.  
(Se Tillæg.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3467. Afrika W.-Kyst. Albina Point. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 2504. London 1939.)  
Ved *Albina Point* paa c.  $15^{\circ} 53'$  S.  $11^{\circ} 44'$  E., 6 Sm  $227\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Port Alexander* røde, faste Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink, hver  $10^s$ .  
Flammens Højde:  $38,4$  m. Synsvidde: 17 Sm. Hvidt, firkantet Jerntaarn.
3468. Newfoundland E.-Kyst. Trinity Bay. Fort Point Light Station. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 44/2810. Washington 1939.)  
Taagesignalet ved *Fort Point Light Station* er forandret til 1 Stød af  $2^s$ . Varighed hver  $45^s$ .  
c.  $48^{\circ} 22'$  N.  $53^{\circ} 21'$  W.
3469. Newfoundland S.-Kyst. Bob Rock. Lys- og Fløjtetønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 44/2812. Washington 1939.)  
*Bob Rock* Lys- og Fløjtetønde paa c.  $46^{\circ} 51'$  N.  $55^{\circ} 58'$  W. er inddraget.

**3470. Newfoundland S.-Kyst. Cape La Hune. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 44/2813. Washington 1939.)

Paa *Cape La Hune* er paa  $47^{\circ} 31' 34''$  N.  $56^{\circ} 51' 54''$  W. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3,3^s$ . Flammens Højde: 24 m. Hvidt Fyrhus.

**3471. Canada. Cape Breton Island E.-Kyst. Great Bras d'Or og Little Bras d'Or channels. Sejladforskrifter.**

(N. t. M. Nr. 77/190. Ottawa 1939.)

Følgende Instruktioner er givet til Vejledning for Sejladsen paa *Great Bras d'Or* og *Little Bras d'Or* Kanaler:

1. *Great Bras d'Or* og *Little Bras d'Or* Kanaler er lukket for al Trafik fra  $\frac{1}{2}$  Time efter Solnedgang til  $\frac{1}{2}$  Time før Solopgang.
2. Vejbroen ved *Little Bras d'Or* vil ikke være aaben fra  $\frac{1}{2}$  Time efter Solnedgang til  $\frac{1}{2}$  Time før Solopgang.
3. Om Dagen kan Skibe, der benytter Kanalerne, præjes af og modtage Instruktioner af militære Vagter; alle saadan modtagne Instruktioner og Ordre skal nøje adlydes.
4. Skibe, der ikke tager Hensyn til disse Instruktioner udsætter sig for at blive beskudt uden Varsel.
5. Ovennævnte Bestemmelser er traadt i Kraft.

**3472. Canada. Fundy Bugt. Pompey Ledge. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2521. London 1939.)

Paa Baakens Plads paa *Pompey Ledge* paa c.  $44^{\circ} 59'$  N.  $66^{\circ} 57'$  W. er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink. Flammens Højde:  $5,2$  m. Sort Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.

**3473. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth Harbour. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 2528. London 1939.)

Taagesignalet ved *Whaleback Reef* Fyr paa  $43^{\circ} 03'$  ( $30''$ ) N.  $70^{\circ} 41'$  ( $50''$ ) W. er forandret fra et Horn til en Nautofon, der afgiver 2 Stød hver  $30^s$ .

**3474. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cape Henry. Coast Guard Station flyttet.**

(N. t. M. Nr. 40/2576. Washington 1939.)

*Cape Henry Coast Guard Station* er flyttet til 2263 m  $180^{\circ}$  fra *Little Creek Harbor Jetty Fyr No. 1* og benævnes nu *Little Creek Coast Guard Station*.  
c.  $36^{\circ} 55'$  N.  $76^{\circ} 11'$  W.

**3475. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cape Henry Fyr W. Miner udlagt.**

(N. t. M. Nr. 40/2576. 1. Washington 1939.)

c.  $1-1,5$  Sm W. for *Cape Henry Fyr* og c.  $\frac{1}{4}-\frac{3}{4}$  Sm fra Kysten er udlagt Miner og Bøjer indenfor en Linie mellem følgende Punkter, der ligger i vedføjede Afstande og Pejlinger fra *Cape Henry Fyr*:

- |                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| a. $1,4$ Sm $315^{\circ}$ .  | c. $1,6$ Sm $295^{\circ}$ . |
| b. $1,75$ Sm $308^{\circ}$ . | d. $1,2$ Sm $299^{\circ}$ . |

Hver Mines Plads angives ved 2 smaa, røde Flydere. Yderenden af Minelinien angives ved 2 røde Bøjer, medens en tredie rød Bøje angiver Midten af Linien.

c.  $36^{\circ} 56'$  N.  $76^{\circ} 02'$  W.**3476. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Beaufort Havneindløb. Lystønde forandret.**

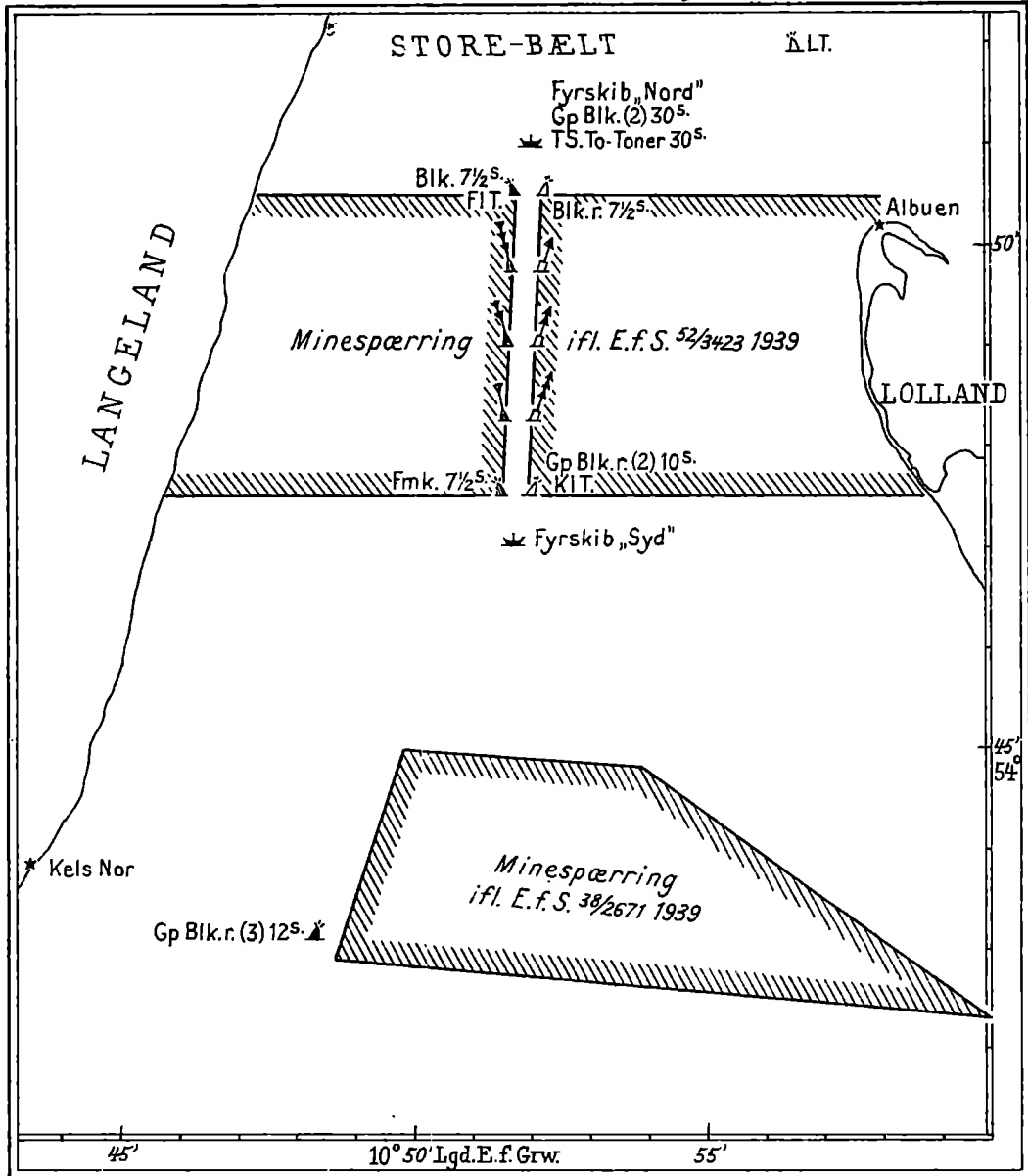
(N. t. M. Nr. 2450. London 1939.)

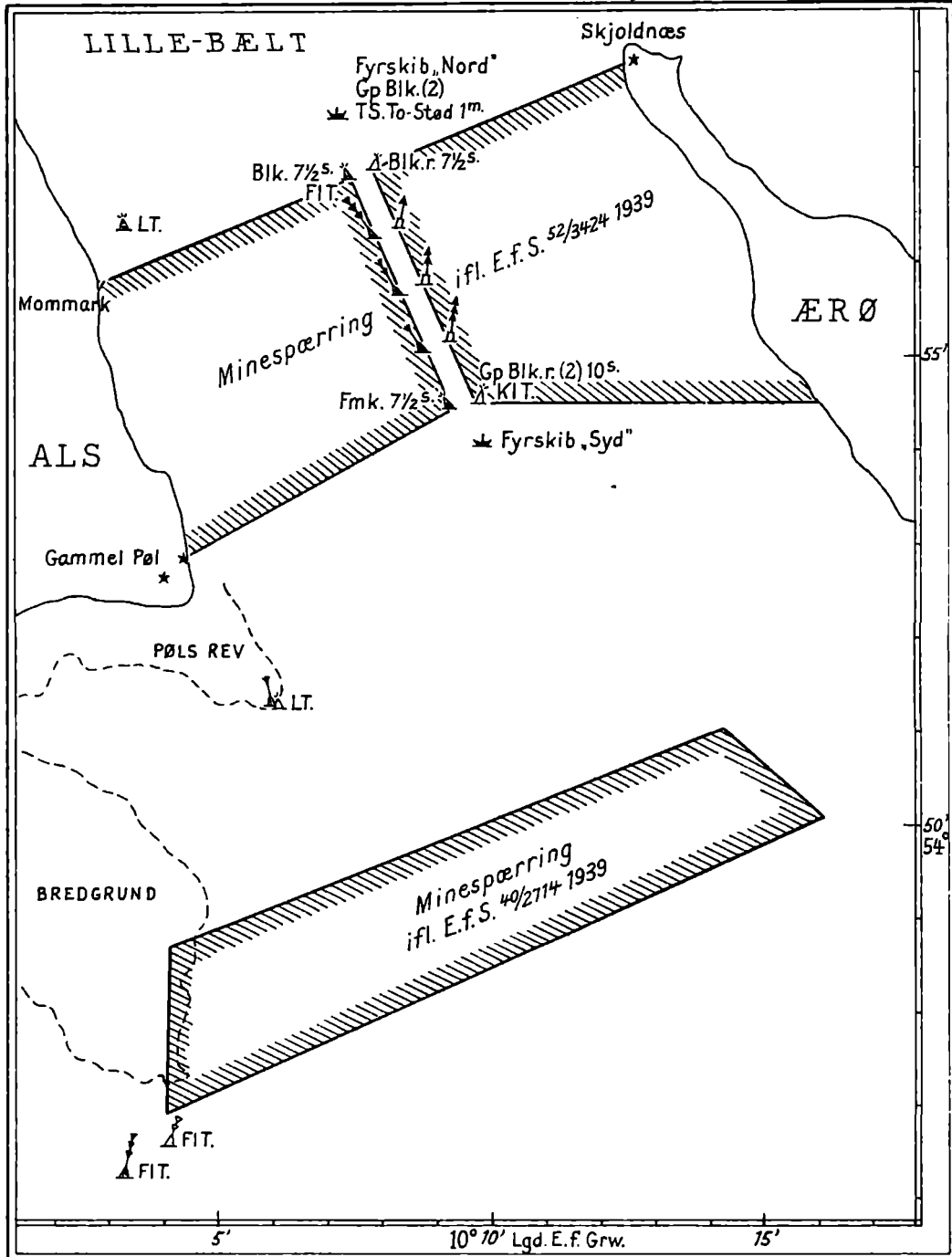
Lystønden paa c.  $34^{\circ} 39'$  N.  $76^{\circ} 41'$  W. ved Indløbet til *Beaufort Havn* er forandret fra at vise grønt til at vise hvidt Et-Blink.

- 3477. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Ponce de Leon Inlet. Oplysning om Coast Guard Stationer.**  
 (N. t. M. Nr. 40/2583. Washington 1939.)  
*Mosquito Lagoon Coast Guard Station* paa c. 28° 51' 30" N. 80° 46' 30" W. er nedlagt.  
*Ponce de Leon Inlet Coast Guard Station* er oprettet paa c. 29° 04' N. 80° 55' W., 2150 m 141° fra *Ponce de Leon Fyr*.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 3478. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Sabine Pass Anduvning. Afmærkning forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 44/2827. Washington 1939.)  
*Sabine Bank East End Lys- og Fløjtetønde No. 1* flyttet til 29° 27' 02" N. 93° 18' 30" W.  
 Samtidig er *Sabine Bank East End Shoal Bøje* flyttet til 29° 26' 46" N. 93° 18' 34" W. og betegnes nu *No. 1 A*.  
 (E. f. S. Nr. 28/1935 1939.)
- 3479. Nicaragua. Cape Gracias a Dios Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 40/2591. Washington 1939.)  
 Paa *Cape Gracias a Dios* er paa c. 15° 00' N. 83° 09' W. installeret et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Rødt, trekantet Tremmestærn.
- 3480. Cuba N.-Kyst. Bahia de Cardenas. Oplysning om Dybde og Afmærkning.**  
 (N. t. M. Nr. 40/2888. Washington 1939.)  
 Det rapporteres, at Skibe, der stikker 4,5 m, holder sig uden for Kanalen, der er angivet i Kortet, idet de passerer c. 460 m W. om den sorte Bøje c. 3,5 Sm SW. for *Cayo Diana*.  
*Bajo Palas Shoal Bøje* er forsvundet.  
*Bajo Palas* har udvidet sig c. 460 m mod W.  
 c. 23° 17' N. 81° 04' W.  
 (E. f. S. Nr. 13/968 1938.)
- 3481. Cuba. Cape Maysi E. Grund findes ikke.**  
 (N. t. M. Nr. 40/2587. Washington 1939.)  
 Ved en nærmere Undersøgelse af Omraadet omkring den i E. f. S. Nr. 15/1123 1939 rapporterede 8,2 m Grund c. 5,8 Sm 80° fra *Cape Maysi Fyr* er det ikke lykkedes at genfinde Grunden. Angivelsen af denne vil derfor blive udtaget af Søkortene.  
 20° 15' (45") N. 74° 02' (30") W.  
 (E. f. S. Nr. 15/1123 1939.)
- 3482. Haiti. Port au Prince Havn. Oplysning om Dybde.**  
 (N. t. M. Nr. 40/2589. Washington 1939.)  
 Et Skib med Ekkolod rapporterer paa 18° 37' 30" N. 72° 44' 15" W. at have fundet en Dybde af 10,0 m, hvor der i Kortet er angivet 16,4 m.  
 (E. f. S. Nr. 32/2358 1938.)
- 3483. Chile. Golfo de Ancud. Cauchua Channel. Teliupta Point. Baake opført.**  
 (N. t. M. Nr. 44/2834. Washington 1939.)  
 En Baake, der bestaar af 2 Trekanter med Grundlinierne vinkelret paa hinanden, er opført paa *Teliupta Point*, 2002 m 157° fra *Punie Kirke*, paa c. 42° 11' S. 73° 24' W.





**3484. Chilo. Concepcion Bay. Talcahuano. Vrag afmærket.**

(N. t. M. 44/2835. Washington 1939.)

Vraget af Damperen *Huasco*, som ligger sunket paa c.  $36^{\circ} 42' S.$   $73^{\circ} 06' W.$ ,  $0,6$  Sm  $228^{\circ}$  fra det røde Blinkfyrr paa *Marinao* Bølgebryder, er afmærket med 2 røde, faste Lys, anbragt henholdsvis ved Vragets For- og Agterende.  
(E. f. S. Nr. 31/2296 1939.)

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****3485. Italien. Liguriske Hav. Genua Bugt. Genua Anduvning. Oplysning om Lystønder.**

(N. t. M. Nr. 2503. London 1939.)

1. En sort- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa c.  $44^{\circ} 25' N.$   $8^{\circ} 51' E.$ , 603 m  $225^{\circ}$  fra *Castello Raggio* Taarn.  
2. Lystønden, der var udlagt c. 185 m NE. for 1), er inddraget.

**3486. Italien W.-Kyst. Meloria Banke. Fyrbaad genudlagt.**

(A. a. N. Nr. 44/19. Genua 1939.)

Fyrbaaden ved NW.-Spidsen af *Meloria* Banke paa c.  $43^{\circ} 36' N.$   $10^{\circ} 11' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 13/992 1939.)

**3487. Italien E.-Kyst. Triest Bugt. Triest Havn. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 2526. London 1939.)

Det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Molo Venezia* paa c.  $45^{\circ} 39' N.$   $13^{\circ} 46' E.$  er nedlagt.

**3488. Jugoslavien. Isola Hvar. Punta Kabal. Fyr tændt.**

(O. z. P. Nr. 11/309. Split 1939.)

Paa c.  $43^{\circ} 13',5 N.$   $16^{\circ} 31',5 E.$ ,  $6,9$  Sm  $75^{\circ}$  fra *Pelegrin* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $1,5^s$ . Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt Taarn.

**3489. Jugoslavien. Port Starigrad (Hvar). Fortin Point Fyr forandret.**

(O. Z. P. Nr. 11/310. Split 1939.)

*Fortin Point* Fyr paa c.  $43^{\circ} 11' N.$   $16^{\circ} 35' E.$  er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys. Synsvidde: 10 Sm.

**3490. Rusland. Sorte Hav. Kherson Bugt. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 2430. London 1939.)

En sortmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , er udlagt paa c.  $46^{\circ} 34' N.$   $31^{\circ} 54' E.$ ,  $4,6$  Sm  $121\frac{1}{2}^{\circ}$  fra forreste Ledefyr paa *Adjigiol Spit*.

**3491. Rusland. Sorte Hav. Kerch Yenikale Stræde. Taagesignal oprettet.**

(N. t. M. Nr. 2520. London 1939.)

En Lystønde paa c.  $45^{\circ} 13' N.$   $36^{\circ} 27' E.$ , c.  $1,95$  Sm  $115^{\circ}$  fra *Nijni Burunski* forreste Ledefyr, er blevet forsynet med Taagesignalapparat.

**3492. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 2507. London 1939.)

Taagesignalet med Sirene ved Fyret paa *Belosarai Spit* paa c.  $46^{\circ} 53' N.$   $37^{\circ} 20' E.$  er blevet forandret fra 3 Stød til 2 Stød hver  $79^s$ .

**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****3493. Kinesiske Hav. Kwangchow Wan Anduvning. Oplysning om Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2508. London 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, findes paa  $21^{\circ} 02' (45'') N.$   $110^{\circ} 41' (30'') E.$

**3494. Kina. Hongkong Anduvning E. Spærring udlagt. Oplysning om Bevogtningsfartøjer.**

(B. a. Z. Nr. 262/3383. 's-Gravenhage 1939.)

I det E.-lige Løb til *Hongkong* Havn er udlagt en Spærring. Gennemsejlingsaabningen i Spærringen er afmærket ved 2 Bevogtningsfartøjer. Skibene skal holde imellem Bevogtningsfartøjerne.

1. Overfor Skibe, der er for indgaaende fra Søen viser Bevogtningsfartøjerne:

a. paa W.-Siden af Gennemsejlingsaabningen, paa den Side af Fartøjet, der viser ud mod Aabningen: 2 sorte Balloner (2 røde Lanterner) lodret overfor hinanden; ved usigtbart Vejr gives som Taagesignal Bogstavet *W* efterfulgt af et langt Stød,

b. paa E.-Siden af Gennemsejlingsaabningen, paa den Side, af Fartøjet, der viser ud mod Aabningen: 2 sorte Kegler (2 grønne Lanterner) lodret overfor hinanden; ved usigtbart Vejr gives som Taagesignal Bogstavet *K* efterfulgt af et langt Stød.

2. Overfor Skibe, der kommer fra *Lei U Mun Pass* viser Bevogtningsfartøjerne:

a. paa W.-Siden af Gennemsejlingsaabningen, paa den Side af Fartøjet, der vender mod Aabningen: 1 sort Ballon (1 rød Lanterne); ved usigtbart Vejr gives som Taagesignal Bogstavet *W*.

b. paa E.-Siden af Gennemsejlingsaabningen, paa den Side af Fartøjet, der vender mod Aabningen: 1 sort Kegle (1 grøn Lanterne); ved usigtbart Vejr gives som Taagesignal Bogstavet *K*.

Paa Ydersiden af Spærringen mod Søen ligger et Undersøgelsesfartøj, som giver indgaaende Skibe Anvisninger. Radiostationen skal, før et Skib er for indgaaende, være forsejlet.

c. 22° 16' N. 114° 15' E.

(E. f. S. Nr. 47/3097, 50/3320 og 51/3451 1939.)

**3495. Kina. Pohai Bugt. Taku Indløb. Baake findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 2516. London 1939.)

Baaken, der er angivet paa c. 38° 58' N. 117° 43' E., c. 1,83 Sm 155° fra *North Fort*, findes ikke mere.

**3496. Australien. Befæstede Havne. Sejladsforskrifter.**

(Emergency N. t. M. Nr. E 1, 2 og 3. Sydney 1939.)

Befæstede Havne i *Australien* er: *Port Darwin*, *Brisbane*, *Fremantle*, *Hobart*, *Port Adelaide*, *Port Phillip (Melbourne)*, *Moresby (Papua)*, *Sydney* og *Newcastle*.

Havneomraaderne er for:

*Port Darwin*: Omraadet indenfor en Linie trukket fra *East Point* til *West Point* med Undtagelse af Undersøgelsesankerpladsen og Løbene dertil.

*Brisbane (Moreton Bay)*: Omraadet indenfor *Pile Fyrtaarn* og den N.-lige Ende af den nye Kanal.

*Fremantle*: Omraadet indenfor Indløbet til den gravede Kanal, der fører til *Swan River*.

*Hobart*: Omraadet N. for en Linie, der forbinder *Cartwright Point* med *Trywork Point*.

*Port Adelaide*: Omraadet indenfor den ydre Bøje ved Indløbet til den gravede Kanal.

*Port Phillip (Melbourne)*: Omraadet indenfor en Linie trukket fra *Point Lonsdale* til *Point Nepean* med Undtagelse af Undersøgelsespladsen og Løbene dertil.

*Sydney*: Omraadet W. for en Linie, der forbinder *Inner South Head* (c. 33° 50' S. 151° 17' E.) og *Middle Head* (c. 33° 50' S. 151° 16' E.).

*Newcastle*: Omraadet indenfor Yderenden af den S.-lige Bølgebryder.

For ovenstaaende Havne samt for *Moresby* er Undersøgelsestjeneste iværksat. Undersøgelsesfartøjerne, førende de bekendte Undersøgelsessignaler, befinder sig ved:

*Brisbane* og *Port Phillip*: i Nærheden af Undersøgelsesankerpladsen.

*Port Adelaide*: Udfor *Wonga Shoal Fyr*.

*Fremantle*: Udfor *Hall Bank Bøje*.

*Darwin*: Udfor *West Point*.

*Hobart*: Udfor *Iron Pot*.

*Sydney*: 1 Undersøgelsesfartøj vil findes ved Indsejlingen til „*the Heads*“, et andet findes paa den ydre Undersøgelsesankerplads eller i Nærheden deraf.

*Newcastle*: I Nærheden af Indløbet til Havnen.

Udefra kommende Skibe skal ved Ankomsten til en af Havnene gaa til de i Søkortene angivne Undersøgelingsankerpladser og ankre der. Saafremt Ankerpladserne ikke er angivet i Kortet, vil de blive dirigeret dertil af Undersøgelingsfartøjet. Skibe, der er bestemt til *Newcastle*, skal dog først anløbe *Sidney*, hvor de skal ankre paa Undersøgelingspladsen.

Et Skib, der nærmer sig en af Havnene, skal hejse sit Kendingsignal, naar det kommer indenfor Signalafstand fra Havnen.

I usigtbart Vejr er det ikke tilladt at gaa i Havn.

Med Undtagelse af *Moresby*, *Sydney* og *Newcastle* er Havnene som Regel aabne om Natten for Skibsfarten. Det tilraades dog Skibsførere saavidt muligt at indrette Ankomsttid til Havn til Dagtimerne.

Der er Lodstvang for alle Skibe saavel ved Ankomst som ved Afgang.

Paa Undersøgelingspladsen er det forbudt at udsætte Fartøj, at have Forbindelse med Land, at lade om Bord værende gaa i Land etc. Forbindelse med Undersøgelingsofficeren kan opnaas ved om Dagen at hejse det internationale Signal *J. G.*, om Natten at vise en rød Lanterne over en hvid Lanterne paa Fortoppen.

Ved Anløb af *Brisbane* skal Sejladsen til *Moreton Bay* udelukkende ske ad *North-West Channel* og *Main Channel*. *North-East Channel* og *Pearl Channel* maa ikke benyttes.

Sejladsen paa *Port Phillip* skal foregaa gennem *South Channel*; Benyttelse af alle andre Løb er forbudt.

Et firkantet, blaåt Flag hejst alene betyder, at intet Skib maa forlade Havnen, saalænge dette Signal vajer.

Der vil altid være Mulighed for, at der er udlagt Spærringer i Farvandene.

#### 3497. Australien. Victoria. Port Phillip. Fyr og Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 2466. London 1939.)

1. Paa c. 38° 19' S. 144° 46' E., 1,47 Sm 252° fra *Middle Ground* Baake og i Stedet for Bøje „No. 4“, som er inddraget, er udlagt en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 6<sup>s</sup>.

2. Fyret paa *Portsea* Havnemole, der viste grønt Et-Blink, paa c. 38° 19' S. 144° 43' E. er forandret til at vise rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 7,0 m. Synsvidde: 7 Sm. Jerntaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejll. fra 75° til 210°. 2. Grønt i Pejll. fra 210° til 345°.

Fyret er ubevogtet.

#### 3498. Australien S.-Kyst. Spencer Gulf. Port Augusta Anduvning. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2449. London 1939.)

Ved Fyr „No. 1“ paa *Two Hummock Point* paa c. 32° 45' S. 137° 48' E. er den grønne Sektor forandret til en rød Sektor saaledes, at Fyret nu viser hvidt og rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.

#### 3499. New Guinea N.-Kyst. Geelvink Bay. Oplysning om Boplads.

(B. a. Z. Nr. 264/3407. 's-Gravenhage 1939.)

*Kampong Warén*, der var beliggende paa c. 2° 15',<sub>8</sub> S. 36° 20',<sub>3</sub> E., er flyttet til c. 2° 15' S. 136° 22',<sub>8</sub> E., paa den højre Bred af N.-lige Munding af *Warén* Floden.

#### 3500. New Guinea N.-Kyst. Sarmi S. Dybde aftaget.

(B. a. Z. Nr. 264/3408. 's-Gravenhage 1939.)

S. for *Sarmi*, der er beliggende paa c. 1° 51' S. 138° 45' E. er der mellem *Vandoemoear Island* og Kysten mindre Vand, end Kortet angiver.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

#### 3501. Danmark. Tillæg til Bekendtgørelse angaaende Sikkerhedsforanstaltninger i Skibe.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 18. November d. A. udstedt Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse angaaende Sikkerhedsforanstaltninger i Skibe.



## § 1.

I Skibe over 800 Tons Brutto, der anvendes i Fart i europæiske Farvande Vest for Linien *Skagen—Færder*, herunder i *Middelhavet* og *Sortehavet* samt i Fart paa *Island*, skal den ene af de i Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juli 1933 angaaende Forskrifter om Skibes Bygning og Udstyr, jfr. Bekendtgørelse Nr. 293 af 3. September 1939 angaaende Sikkerhedsforanstaltninger i Skibe foreskrevne Baade eller en overtallig Baad være forsynet med en fast indbygget Motor af passende Størrelse. I Motorbaaden skal være anbragt Brændstof til Motoren for mindst 48 Timers Gang ved fuld Kraft.

Saaframt Motorbaaden er en af Skibets foreskrevne Redningsbaade, skal den være udstyret som Redningsbaade i Skibe udenfor indskrænket Fart. Saaframt den ikke er en af de foreskrevne Redningsbaade, skal den være forsynet med Opdriftsmidler som i § 178 i Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juli 1933 for Redningsbaade foreskrevet og iøvrigt være udstyret i Overensstemmelse med de for de øvrige Baade i Skibe udenfor indskrænket Fart gældende Forskrifter. Motorbaaden skal endvidere være forsynet med en Brødbeholder, fyldt med godt, haardt Brød, samt med en lang, solid Slæbetrosse og passende Pullerter eller lignende til Fastgørelse af Trosser.

Motorbaaden skal have et Rumindhold af mindst 2,85 m<sup>3</sup> og skal, saaframt den er anbragt under Davidder, være udstyret med Sliphager af godkendt Konstruktion.

## § 2.

Foruden de i § 1 i Bekendtgørelse Nr. 293 af 3. September 1939 nævnte Sliphagekonstruktioner er godkendt „K. E. H.“ Udløsningsapparat.

## § 3.

De i § 3 II i Bekendtgørelse Nr. 293 af 3. September 1939 ommeldte Redningsflaaders Opstaaende skal have en Højde af mindst 45 cm.

## § 4.

I Skibe over 100 Tons Brutto, der anvendes i Fart i europæiske Farvande samt i Fart paa *Island* skal der ved Redningsbaadene forefindes elektrisk Nødbelysning, der kan tændes øjeblikkeligt, og hvis Energikilde er anbragt over Skoddækket. Nødbelysningen og Radio-Nødinstallationen kan have fælles Energikilde, saaframt øjeblikkelig Tænding kan etableres.

## § 5.

Ansøgning om Dispensation fra eller midlertidig Udsættelse med Hensyn til Oplydelsen af de i denne Bekendtgørelse givne Forskrifter indsendes til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart gennem Statens Skibstilsyn.

## § 6.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. December 1939.  
(E. f. S. Nr. 40/2708 1938.)

### 3502. Danmark. Bekendtgørelse angaaende ekstraordinære Regler om Skibes Bemanding.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 18. November d. A. udstedt Bekendtgørelse angaaende ekstraordinære Regler om Skibes Bemanding.

### 3503. Færøerne. Strømø. Vestmanhavn. Havnerøglement.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under den 15. November d. A. udfærdiget følgende Røglement for Ordens Overholdelse i *Vestmanhavn* Havn:

Til Havnens Søomraade henregnes Farvandet indenfor en Linie mellem den saakaldte „*Dolgsteinur*“ paa W.-Siden og det saakaldte „*Yvir imillum gjøir*“ paa *Vestmanhavn* Bugtens E.-Side.

Grænsen er markeret ved 2 Stangbaaker ved *Dolgsteinur* og ved et fast Fyr sammesteds, som viser grønt Lys over Havnens Territorium og rødt udenfor.

Havnen dannes af en naturlig Bugt, i hvilken der paa „*Hegganæs*“ er bygget et Kajanlæg; desuden findes der en Del mindre Lossebroer forskellige Steder i Havnen.

For Sejladsen indenfor Havnens Omraade gælder de i „Særlige Regler for Sejlads i indre danske Farvande“ anførte Bestemmelser med følgende Tilføjelser:

Indenfor de to Omraader, som ligger henholdsvis E. og W. for det af Vinkelfyret paa *Heyganæs* belyste Areal, dog ikke nærmere end 150 m fra det SW.-lige Hjørne af Kaj-anlægget ved *Heyganæs*, er det efter Havneopsynets nærmere Anvisning tilladt at oplægge Skibe, uden at disse behøver at afgive de reglementerede Lys- og Lydsignaler.

For Overholdelse af Orden gælder „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske* Havne (Broer)“ med følgende Undtagelser eller Tilføjelser:

Til § 9 føjes som 3. Stk.:

„Fartøjer og Baade, som ligger fortojet paa anvist Sted, skal i Tilfælde af indtræffende Grindefangst være forpligtet til at skifte Plads efter Havneopsynets Anvisning“.

Til § 11, Stk. 6, føjes:

„Det er dog tilladt Passagerskibe at benytte Sirene eller Dampfløjte til ved en lang og henholdsvis en, to eller tre korte Toner at avertere, at Afgang vil finde Sted om 1 Time,  $\frac{1}{2}$  Time eller er umiddelbart forestaaende“.

Til § 43, føjes som 2. Stk.:

„Fiskevaskning og Fiskerensning paa Havnens Kajer, Broer eller øvrige Arealer maa kun finde Sted efter særlig Tilladelse fra Havneopsynet, og saavel Fisken som Affaldet skal straks efter Arbejdets Tilendebringelse fjernes, og Pladsen omhyggeligt spules“.

§ 55 affattes saaledes:

„Intet Fartøj maa forlade Havnen, forinden Berigtigelse af de anordnede Havnepenge af Skib og Ladning samt af Pladsleje og øvrige Afgifter har fundet Sted.

Overtrædelse heraf saavel som urigtig Angivelse af Skib eller Ladning til Skade for Havnekassen straffes med Bøde efter § 56, hvorhos de takstmæssige Afgifter bliver at erlægge“.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Januar 1940.

Fra denne Dato ophæves de i Bekendtgørelse af 29. Januar 1909 om Havnereglement for Vestmanhavn med senere Ændringer indeholdte Ordensbestemmelser.

c. 62° 09' N. 7° 10' W.

(Færøsko Lods, Side 66.)

### 3504. England. Regler for Besejling af Strædet ved Dover og Kanalen.

I Forbindelse med de i E. f. S. Nr. 45/2977 1939 givne Anvisninger for Besejling af *Strædet ved Dover* og *Kanalen* meddeles:

Det herværende *britiske* Gesandtskab har i en Note af 16. November d. A. meddelt Udenrigsministeriet følgende:

1. Nedennævnte Fyrskibe og Lystønder er udlagt ud for *Folkestone*:
  - a. Et rødmalet Fyrskib *North Folkestone*, der viser rødt Et-Blink hver 20 Sek. — Taagesignal (fogdiaphone), 2 Stød hver  $1\frac{1}{2}$  Min., paa Pladsen 51° 03',<sub>4</sub> N. 1° 14',<sub>6</sub> E.
  - b. Et sortmalet Fyrskib *South Folkestone*, der viser hvidt Et-Blink hver 20 Sek. — Taagesignal (fogreed), 1 langt Stød hver Minut, paa Pladsen 51° 02',<sub>75</sub> N. 1° 15',<sub>5</sub> E.
  - c. En sortmalet Lys- og Klokketønde *Southwest gate*, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek., paa Pladsen 51° 01' N. 1° 13',<sub>1</sub> E.
  - d. En sortmalet Lys- og Klokketønde *Northwest gate*, der viser hvidt Et-Blink hver  $2\frac{1}{2}$  Sek., paa Pladsen 51° 03',<sub>7</sub> N. 1° 19',<sub>6</sub> E.
2. Skibe, der er bestemt for Pladser mellem *Dungeness* og *The Downs*, skal passere mellem de nævnte 2 Fyrskibe og N. om de 2 Lystønder.
3. Skibe, der undlader at efterkomme ovenstaaende, gør dette paa egen Risiko.

### 3505. Finland. Anordning angaaende Krigshavne og Kystforsvarsforanstaltningers Beskyttelsesomraade.

(U. f. s. Nr. 53/3078. Stockholm 1939.)

§ 1. *Helsingfors* og *Abo* er Krigshavne.

a. Grænserne for *Helsingfors* Krigshavn er følgende:

M o d E : Meridianen 25° 25' E.

— W. : — 24° 50' E.

— S. : Den mellem ovennævnte Meridianer værende Del af Grænsen for de ydre Territorialfarvande.

b. Grænserne for *Abo* Krigshavn er følgende:

M o d E. : Meridianen 22° 20' E.  
 — W. : — 22° 00' E.  
 — S. : Breddeparallellen 60° 20' N.

§ 2. Følgende Omraade hører til Kystforsvarsforanstaltningernes Beskyttelsesomraade:

1. Et Omraade med følgende Grænser:

M o d E. : Meridianen 29° 02' E.  
 — W. : — 27° 42' E.  
 — S. : Den mellem disse Meridianer værende Grænse for de ydre Territorialfarvande, med Undtagelse af Omraadets W.-lige Del, hvor S.-Grænsen dannes af Breddeparallellen 60° 18',<sub>5</sub> N.

2. Et Omraade med følgende Grænser:

M o d E. : Meridianen 27° 42' E.  
 — W. : — 25° 25' E.  
 — S. : Den Del af Grænsen for de indre Territorialfarvande, der befinder sig mellem nævnte Meridianer.

3. Et Omraade med følgende Grænser:

M o d E. : Meridianen 24° 50' E.  
 — W. : — 21° 20' E.  
 — S. : Den Del af Grænsen for de ydre Territorialfarvande, der befinder sig mellem nævnte Meridianer.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Kort eller Bogs Nr.	England:
R	Australia Pilot, Vol. IV.
R 1610	England. North Foreland to Orfordness.
R 3741	England. Approaches to the rivers Colne and Blackwater.
R 1750	South Australia. — Port Adelaide.
† 471	Port Adelaide Harbour.
T	Supplement No. 2 to Mediterranean Pilot, Vol. II.
T	Supplement No. 4 to West Coast of Scotland Pilot.
	Tyskland:
R. D. 87	Die Ostfriesischen Inseln mit Helgoland.
T	III Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1939.

## Tillæg.

### Danmark.

3506. Lille-Bælt S.-lige Del. Afmærkning ved Minefelt. Oplysning om Fyrskibet „Nord“. Rettelse til E. f. S. Nr. 52/3424 1939.  
 Under Henviisning til E. f. S. Nr. 52/3424 1939, Pkt. 3 meddeles, at Fyrkarakteren for det deri omtalte Fyrskib „Nord“ paa 54° 57',<sub>5</sub> N. 10° 07',<sub>2</sub> E. er hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30<sup>s</sup>. og ikke som tidligere meddelt To-Blink hver 1<sup>m</sup>.  
 (E. f. S. Nr. 52/3424 1939.)

### I. Østersøen.

3507. (T). Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn. Tilsanding. Fyr midlertidig slukket.  
 Det hvide, faste Havneledefyr paa Havnens N,-Side paa 54° 49' (24") N. 12° 08' (32") E. er slukket indtil videre paa Grund af Tilsanding.  
 (Havnelods, Side 90.)

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

3508. (T). Danmark. Store-Bælt S.-lige Del. Sømærker inddraget.  
Nedennævnte Sømærker er inddraget:
1. Hvid Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, *Albu Flak W.* paa c.  $54^{\circ} 49',_3$  N.  $10^{\circ} 53',_5$  E.
  2. Rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Albu Triller* paa c.  $54^{\circ} 50',_4$  N.  $10^{\circ} 56',_3$  E.

(E. f. S. Nr. 52/3426 1939. Kort Nr. 144, 142, 140, 185, 126 og 180.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3509. (P). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Fyr forandres.  
Den 10. December d. A. eller snarest derefter ændres Lys- og Mørkeperioderne i *Hirtshals* hvide, faste Fyr med Blink paa  $57^{\circ} 35' 06''$  N.  $9^{\circ} 56' 45''$  E. saaledes:  
F r a Et-Blink hver  $30^s$ . Stadigt Lys c.  $22^s$ , Mørke c.  $3\frac{1}{2}^s$ , Blink c.  $1^s$ , Mørke c.  $3\frac{1}{2}^s$ .  
t il Et-Blink hver  $30^s$ . Stadigt Lys c.  $21\frac{2}{3}^s$ , Mørke c.  $4^s$ , Blink c.  $\frac{1}{3}^s$ , Mørke c.  $4^s$ .  
Samtidig ændres Fyrets Lysevne for stadigt Lys fra 19 Sm til 21 Sm og for Blink fra 23 Sm til 27 Sm.  
(Fyr-Fort. Nr. 71.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3510. England E.-Kyst. Sejladsforskrift. Advarsel.  
(Wick Radio den 22. November 1939.)  
Skibe advares imod at anduvede Havne paa E.-Kysten af *England* mellem Breddeparallelernerne  $51^{\circ} 20'$  N. og  $54^{\circ} 00'$  N., saalænge det er mørkt.
3511. England. Themsens Munding. Oplysning om Minefelt. Vrag. Sejladsforskrift. Oplysning om Lods.  
(Scheveningen Radio den 19. November 1939.)
1. I Mundingen af *Themsens* findes et Minefelt, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
    - a.  $51^{\circ} 39'$  N.  $1^{\circ} 35'$  E. b.  $51^{\circ} 31'$  N.  $1^{\circ} 21',_1$  E., c.  $51^{\circ} 31'$  N.  $1^{\circ} 35'$  E.
  2. Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket 4 Sm  $115^{\circ}$  fra *Sunk* Fyrskib, som er beliggende paa c.  $51^{\circ} 51'$  N.  $1^{\circ} 35'$  E. Farvandet i Nærheden af Vraget er farligt paa Grund af Miner.
  3. Skibe skal anløbe *Shipwash* Fyrskib paa c.  $52^{\circ} 02'$  N.  $1^{\circ} 42'$  E.
  4. Lods maa tages fra Lodskutter i Løbene.
3512. Skotland. Rattray Head. Advarsel.  
(Wick Radio den 19. November 1939.)  
Skibe tilraades at undgaa, indtil videre, at komme i Nærheden af *Rattray Head*.  
*Rattray Head* Fyr: c.  $57^{\circ} 37'$  N.  $1^{\circ} 49'$  W.

## Ekstra Tillæg.

### Danmark.

3513. Store-Bælt S.-lige Del. Afmærkning ved Minefelt. Fyrskib „Nord“ udlagt og tændt. Oplysning om Fyrskib „Syd“.
1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 52/3423 1939, Pkt. 3 meddeles, at det deri nævnte Fyrskib „*Nord*“ nu er udlagt paa Station paa  $54^{\circ} 51',_0$  N.  $10^{\circ} 52',_0$  E. Fyret, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $30^s$ , er tændt. Taagesignal, 2 Toner hver  $30^s$ .

2. Det i Pkt. 3 nævnte Fyrskib „*Syd*“, der senere vil blive udlagt c. 0,5 Sm S. for Gennemsejlingen, skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 1<sup>m</sup>. Taagesignal, 3 Toner hver 30<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 52/3423 1939. Kort Nr. 140, 142 og 186.)

**3514. Lille-Bælt S.-lige Del. Afmærkning af Gennemsejlingsløb i Minefelt. Oplysning om Fyrskib „*Syd*“.**

1. Under Henviſning til E. f. S. Nr. 52/3424 1939, Pkt. 3 meddeles, at Afmærkningen ved Gennemsejlingsløbet i det *danske* Minefelt nu er udlagt, som følger:

Ved W.-Siden:

a. En rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste i 32,5 m Vand paa 54° 56' (21") N. 10° 07' (59") E.

b. En rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste i 32,5 m Vand paa 54° 55' (44") N. 10° 08' (19") E.

c. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost i 32,5 m Vand paa 54° 55' (04") N. 10° 08' (53") E.

Ved E.-Siden:

d. En hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost i 32,5 m Vand paa 54° 56' (27") N. 10° 08' (09") E.

e. En hvid Stumtønde med 2 nedadvendte Koste i 32,5 m Vand paa 54° 55' (48") N. 10° 08' (42") E.

f. En hvid Stumtønde med 3 nedadvendte Koste i 32,5 m Vand paa 54° 55' (08") N. 10° 09' (13") E.

2. Det i Pkt. 3 nævnte Fyrskib „*Syd*“, der senere vil blive udlagt c. 0,5 Sm SSE. for Gennemsejlingen, skal vise hvidt Et-Blink hver 30<sup>s</sup>. Taagesignal, Et-Stød hver 1<sup>m</sup>.

(E. f. S. Nr. 52/3424 1939. Kort Nr. 170, 154, 152, 150 og 185.)

## I. Østersøen.

**3515. Tyskland. Danzig Bugt. Sejlanvisning.**

(N. f. S. Nr. 49/4586. Berlin 1939.)

E. f. S. Nr. 50/3254 1939 annulleres og erstattes med:

Den frigivne Dampskibsroute til *Gotenhafen (Gdynia)* og *Danzig* er, som følger: Fra Punktet 54° 52',<sub>3</sub> N. 18° 54' E. er Kursen 180° indtil tværs af *Hela Fyrtaarn* (Fredspladsen) i 3 Sm Afstand. Herfra styres mod Punktet 54° 33' N. 18° 40' E. og derefter mod Anduvningstønden *Neufahrwasser*.

**3516. (T). Tyskland. Danzig Bugt. Zoppot NE. Undervandshindring.**

(N. f. S. Nr. 49/4682. Berlin 1939.)

Et Skib med et Dybgaaende af 4 m rapporterer, at det paa c. 54° 28',<sub>5</sub> N. 18° 35',<sub>9</sub> E. har stødt haardt mod en Undervandshindring (formodentlig et Vrag). Straks efter loddedes 8,5 m.

**3517. (T). Østersøen S.-lige Indgang til Store-Bælt. Kels Nor NE. Lystønde udlagt.**

(N. f. S. Nr. 49/4587. Berlin 1939.)

En gulmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 54° 45',<sub>0</sub> N. 10° 49',<sub>8</sub> E.

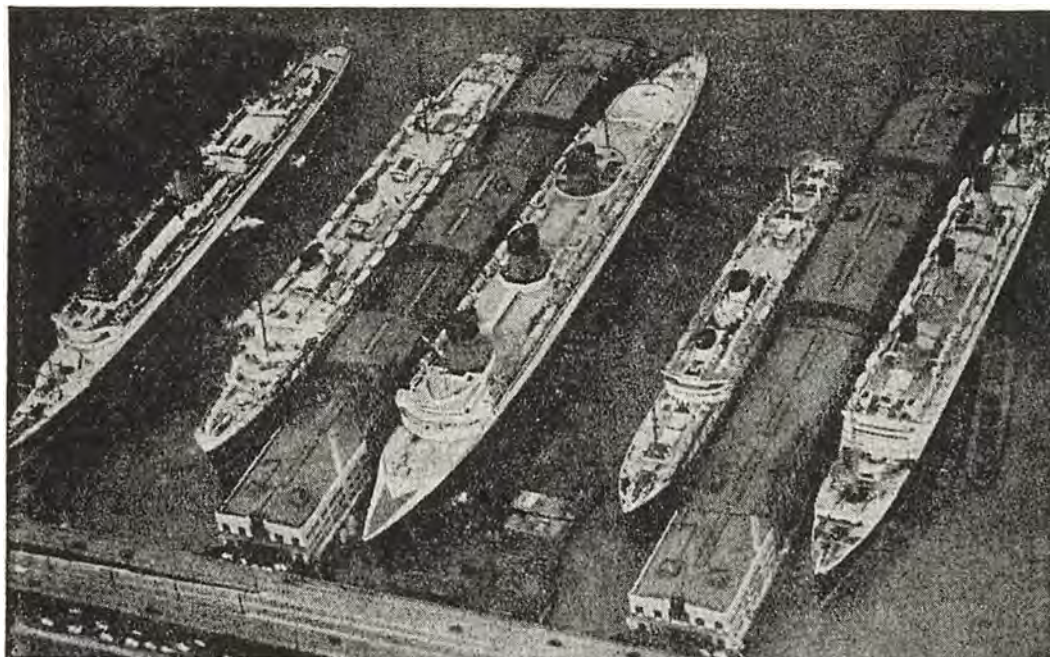
(E. f. S. Nr. 46/2994 1939. Kort Nr. 140, 142 og 185.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## VERDENS STØRSTE

*Skibe bruger Gargoyle Marine Olier!*



Kan De kende "Europa", "Rex", "Georgic", "Berengaria" og "Normandie" paa ovenstaaende Billeder?

Alle disse "Havets Kæmper" bruger Gargoyle Marine Olier.

Hvorfor bliver netop Gargoyle Marine Olier foretrukket til alle disse store Oceanbaade? Af samme Grund som de foretrækkes

til Tusinder af andre Skibe. — Gargoyle Marine Olier sikrer følgende Fordele:

*Bedre Beskyttelse af Maskineriet  
Færre Reparationsudgifter  
Større Sikkerhed i Driften*

*Mindre Forbrug*

*Gargoyle Marine Olier leveres i den samme ensartede Kvalitet i ca. 400 Havne, Verden over.*



# Gargoyle

*Marine Olier*

## + DANSKE HAVNE +

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellinckajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværksbavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværksbavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Reglertonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets 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 Havnevesenets Bojer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviand og Skibsforordenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutebartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviand, Ballast eller andre Skibsforordenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udlukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at forsatte en allerede paabegyndt Rejse.

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

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

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Lossing og Ladning. I F r i h a v n e n besørges Lossing og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet).

Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 15 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Flskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsavgang. Lodsavgang efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsøring ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net-Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Lossing og Lastning: Lossing og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frlager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 90 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsavgang. Vand: Dampskibe u. 500 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Selskibe 20—30 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepengen pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre. Reducerende Afgifter for Selvfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Lossing og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibaværf: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibaværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepengen for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerende Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrs-kibet Lappe-grunde. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: 1 Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Lossing og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibaværf: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. Ingen Lodsavgang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 6 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Selsk. 24 Øre, Selsk. med Hjelpekruze 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varesafgift: Moderat. Bugserdamp. uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loss. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolbalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 48

TORS DAG 30. NOVEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE SITUATIONEN

Situationen er i Dag saa broget som nogensinde Sunder Krigen. Det er umuligt at forudsige det mindste, men saa meget synes at være klart, at Krigen mere og mere antager Karakteren af en Søkrig og at den ikke mindst vender sig mod de neutrale.

Hver Gang den ene af de krigsførende Parter foretager et Modtræk efter den anden Parts sidste Manøvrer, bliver det uvægerligt de neutrale, det først og fremmest kommer til at gaa ud over. Det synes nu bevist, at de tyske Flyvere nedkaster magnetiske Bomber for at hindre fremmede Handelsskibe i at naa til England. Som Protest heroverfor har England erklæret at ville standse al tysk Eksport via neutrale Skibe for paa den Maade at forhindre Tyskland i at faa fremmed Valuta.

Alle disse Forholdsregler er dødbringende for den neutrale Skibsfart, og de enkelte Landes Regeringer er da ogsaa optaget af at afsende Protester. Men hvad betyder Protester, naar Skibene sænkes og Folkene omkommer. Det er et tragisk stort Tal fremmede og engelske Skibe, der er gaaet ned efter at være stødt paa disse uhyggelige magnetiske Miner i den sidste Uges Tid. Selvfølgelig er Udlægningen af disse i Strid med Folkeretten, men det samme er vel de sidste Blokadeforanstaltninger, og det vil være en Demonstration af Skruen uden Ende, hvis man begyndte at tale om Folkeret o. s. v. i denne Forbindelse. Krigen synes at skulle føres igennem til den bitre Ende, og for de neutrale er der nu kun et at haabe, og det er at dette Maal maa blive naaet snarest. Europa har aldrig trængt til Fred som nu, aldrig i den Grad trængt til at faa afsluttet det Mareridt, de sidste tre-fire Aar har været.

Hvordan de enkelte reagerer overfor de forskellige Forholdsregler fremgaar bedst af Udtalelserne i de paagældende Lande.

Om den skærpede Handelskrig og de neutrale skriver det svenske Blad »Dagens Nyheter« saaledes:

— Den grundlæggende Interesse for at bevare aabne Forbindelser til begge Sider er fælles for hele den neutrale Smaastatsgruppe, og man finder den Tanke naturlig, at Osløstaterne sammen med Amerika fælles skal drøfte Foranstaltninger til at beskytte sig mod de Overgreb, de udsættes for, ikke mindst med Handelssamkvæmmet med hverandre. Bladet fremhæver, at Sverige ikke kan trækkes over en vis Grænse, og skriver fortsat: Hvis den ene Opfordring følger efter den anden, hvis vi skulde udsættes for afgjort uvenskabelige Handlinger, og hvis desuden Krav fra nogen krigsførende Magt sættes saa højt, at det rettes mod selve Neutralitetspolitikken, som vi opfatter den, saa bliver det umuligt at naa til Forstaelse.

I en Erklæring vedrørende Storbritanniens økonomiske Krigsførelse, som den hollandske Regering har afgivet, hedder det:

Der kan ikke være Tvivl om, at de britiske Forholdsregler er af en grusom Karakter over for Holland. Den britiske Politik krænker ikke alene Hollands Begreber om Neutralitet, men ogsaa de fundamentale Bestemmelser i Folkeretten og vil faa de mest skadelige Virkninger ogsaa paa Englands egen Handel.

Hvis Holland ikke længere bliver i Stand til at forsyne Tyskland med Levnedsmidler i samme Kvanta som tidligere, vil det for at hævde sin Neutralitet se sig nødsaget til at holde de nævnte Varer tilbage fra England paa samme Maade.

I svenske Rederkredse ser man med megen Bekymring paa Situationen, saaledes som den synes at udvikle sig efter Premierninister Chamberlains Tale

i Underhuset, og de tyske Forholdsregler overfor den neutrale Handel. Man hævder, at nu vil ikke alene Importen blive hindret af forskellige Forholdsregler, men ogsaa Eksporten, der hidtil har gaaet saa nogenlunde fri.

Ganske vist venter man, at Englænderne vil give Oprindelsescertifikater til Eksporten fra de neutrale Lande, inen i bedste Tilfælde vil dette dog alligevel medføre en Forsinkelse. Det vil i de fleste Tilfælde blive nødvendigt, at anløbe de engelske Kontrolhavne, hvilket vil betyde en alvorlig Forsinkelse. Imidlertid frygter man dog endnu mere de Modforholdsregler, Tyskerne vil træffe. Hvad disse vil blive, kan man naturligvis ikke have nogen Anelse om, men man anfører fra svensk Side en allerede stigende Virksomhed i Østersøens østlige Del.

Dette vil muligvis medføre en alvorlig Situation paa Fragtmarkedets Omraade, og man er ikke uforberedt paa en Fordobling af Fragterne, hvilket naturligvis vil indvirke paa Prisniveauet, der i Forvejen er højt.

Overalt i Sverige finder man Udtryk for Harmen over den tyske Mineudlægning inden for den Firemilgrænse, som Sverige har hævdet lige siden 1779, og som indtil nu er blevet respekteret af alle Nationer. Overalt betegnes Mineudlægningen som en uheldig Baggrund for de Handelsforhandlinger mellem Tyskland og Sverige, som i Begyndelsen af December skal genoptages efter næsten en Maanedes Pavse.

I den Del af Pressen, hvor man henholder sig til den fra Berlin udsendte Erklæring om, at de to Spørgsmaal — Handelen mellem de to Lande og Mineudlægningen — intel har med hinanden at gøre, betones det stærkt, at de i alt Fald maa faa det herefter.

Det hedder bl. a.:

— Det oplyses fra Handelens Side, at Tyskland alternativt har foreslaaet en Ordning, der var endnu mere betænkelig for den neutrale Søfart og i øvrigt uantagelig af Hensyn til internationalt anerkendte Principer for Territorialfarvand. Da Tyskland for en Tid siden tilkendegav sin Hensigt om at udlægge Miner, tog den svenske Regering alle Forbehold. Det bør bl. a. betyde, at de fortsatte kommercielle og valutapolitiske Forhandlinger med Tyskland paavirktes af den nye Situation ved Sundet. Sverige er ikke til Sinds at lade sig behandle efter Forgødtbefindende. Den Slags Udfordringer medfører her i Landet en Reaktion, der giver sig stærke Udtryk inden for alle Samfundskredse, og som ganske naturligt virker tilbage paa de økonomiske Forbindelser. Svensk Handel har desuden meget bedre Mulighed for at tilpasse sig efter en uheldig Forskydning i Situationen.

Bladet Libre Belgique kommenterer den britiske Kontrebandekontrol og den tyske Minekrigsførelse saaledes:

Det maa indrømmes, at de allieredes Forholdsregler er mindre brutale og grusomme end Ødelæggelsen af neutrale Skibe ved Undervandsbaade og Miner. Tyskland har i Dag ingen Ret til at optræde som den forargede Forsvarer af de neutrale Staters Rettigheder.

Torpederingen af den hollandske Damper »Slie-drecht« er Genstand for bitre Kommentarer i den hollandske Presse. Fem Mand af Damperens Besætning blev forleden sat i Land i England efter at have tilbragt en Uge paa Havet i aaben Baad. 26 af Besætningen savnes.

Amsterdam Telegraaf skriver: »Vi er neutrale, men det betyder ikke, at vi i Tavshed bør overse Angreb



paa hollandske Statsborgeres Liv og Ejendom«. Algemeen Handelsblad betegner Torpederingen som et nyt Bevis for fuldstændig Tilsidesættelse af Ret og elementær Menneskelighed. Hvis de neutrale Lande var nærmere hinanden, kunde de i Forening understrege deres uomtvistelige Rettigheder.

Det er de neutrale Lande, der har lidt de største Tab under Krigen, og i November har Tabet været større end det samlede Tab i September—Oktober. Ialt beløber den tabte neutrale Tonnage sig i de første tre Krigsmaaneder sig til 156,286 Tons, repræsenterende 43 Skibe.

Overalt i de krigsførende Lande er man optaget af de neutrales Reaktion, men det er jo i sig selv noget negativt. Der er noget direkte meningsløst i at netop de Lande, der ikke ønsker at tage Del i det store Op-gør, skal lide mest under det, bl. a. ved den ulyksalige Nervekrig, der nu gennem Uger har plaget Finland ved de stadige russiske Trusler og Holland og Belgien gennem de tyske Manøvrer. Aldrig har det været saa vanskeligt som nu at bevare Neutraliteten, men det er, som om de krigsførende er klar over det. Og imens fortsættes Nervekrigen og den ubønhørlige Krig til Søs.

### SKIBSFARTENS FORTJENESTE

Man hører saa ofte Folk tale om de store Indtægter, Skibsfarten har og der har dannet sig de mærkeligste Begreber om, at det at drive Rederivirksomhed skulde være det samme som at eje en Guldgrube.

Det kan maaske være opportunt at nævne, at »Fair-play« har foretaget en Beregning af de førende engelske Rederiers Fortjeneste forrige Aar.

20 Linierederier, tilhørende de ledende indenfor engelsk Skibsfart og med en Aktiekapital paa 40 Millioner £ og med en Flaade paa 3,32 Millioner B.R.T. har i Gennemsnit kunnet udbetale et Udbytte paa 3,59 pCt.

22 Trampederier med en Aktiekapital paa 8,62 Millioner £ og med en Flaade paa 947.000 B.R.T. har kunnet give 5,91 pCt. i Gennemsnit. Dette relativt gunstige Resultat skriver sig fra at mange Fragtafslutninger fra 1937 — det gode Aar — først effektueredes i 1938.

Der vil dog vist være Grund til at revidere Begreberne med Hensyn til Skibsfartens Indtjeningsmuligheder, naar man hører, at det er den Fortjeneste, de ledende engelske Rederier har haft. Hvordan saa med de smaa, der for manges Vedkommende drives med Tab? Og hvordan med Lande, hvis Handelsflaade ikke har de Muligheder som den engelske?

### VAREOMSÆTNINGEN I OKTOBER

Det statistiske Departement meddeler følgende: Indførselen har i Oktober Maaned haft en Værdi af 143,9 Mill. Kr. mod 124,3 Mill. Kr. i September og 152,4 Mill. Kr. i Oktober i Fjor. Nedgangen i Importen i Forhold til i Fjor er særlig udpræget for Gødningsstoffer, Foderstoffer og Automobiler, men ogsaa Importtallene for Kolonialvarer, Spiseolie m. v. Kautsjuk, Frø og Frugter til Oliepresning, Spindestoffer og Garn er noget lavere end i den tilsvarende Maaned i Fjor. Derimod er Indførselen af Kul, Koks og Briketter steget med 15 Mill. Kr., hvilket ikke alene skyldes Prisstigning, men ogsaa en betydelig Stigning i de indførte Mængder, navnlig for Kullenes Vedkommende.

Hvad Udførselen angaar, havde denne en Værdi af 118,0 Mill. Kr. i Oktober mod 147,8 Mill. Kr. i September og 132,0 Mill. Kr. i Oktober i Fjor. Der er saaledes i Oktober en Merindførsel paa 25,9 Mill. Kr.

I Tiden Januar—Oktober d. A. har Værdien af Indførselen andraget 139,1 Mill. Kr., medens Udførselen i dette Tidsrum har beløbet sig til 1298,3 Mill. Kr. Der foreligger saaledes for de første 10 Maaneder af

indeværende Aar en Merindførsel paa ialt 98,8 Mill. Kr. mod en Merindførsel paa 69,7 Mill. Kr. i det tilsvarende Tidsrum af 1938.

### U. S. A OG EUROPA

Konjunkturudviklingen i U. S. A. i Oktober Maaned har været præget af en vis Ængstelse for en for hurtig og for voldsom Prisstigning,« hedder det i »National City Bank,« i New York's Rapport for Oktober, der beskæftiger sig indgaaende med Forholdene i U. S. A. og ogsaa med den økonomiske Situation i det krigshærgede Europa. Og der fortsættes:

Man var indstillet paa, at U. S. A. vilde komme ud for en overvældende Tilgang af Eksportordrer fra Udlandet, ganske som Tilfældet under den sidste Verdenskrig, men nu med den Forskel, at Prisstigningen kunde formodes at ville begynde paa et langt tidligere Tidspunkt under Krigen.

Begivenhedernes Udvikling gav i første Omgang disse Formodninger Ret. Ordrene strømmede ind fra Udlandet, baade det krigsførende og det neutrale Udland. Men senere er den almindelige Tilgang af Ordre fra Udlandet taget noget af, og i amerikanske Erhvervskredse begynder der derefter at gøre sig en lidt mere usikker Stemning gældende, — dog tages der naturligvis et stærkt Forbehold paa det specielle Punkt, der hedder Ophævelsen af det tidligere amerikanske Eksportforbud for Vaaben, Krigsmateriel osv. Ganske vist synes det givet, at den amerikanske Industri paa disse Felter har foruddiskonteret Ophævelsen ved paa Forhaand at sætte omfattende Fabrikationer i Gang, saaledes at man straks efter at Eksportforbudet var bortfaldet, kunde iværksætte Eksporten. Men deri ligger samtidig, at et spontant, pludseligt Opsving i disse Typer af amerikansk Industri ikke er markeret saa stærkt, som man maaske ellers kunde have ventet. Der ligger paa den anden Side ogsaa deri, at en mulig Reaktion og Tilbagevenden til mere »normale« Forhold ikke hverken er umiddelbart forestaaende eller kan ventes at ville indtræde saa voldsomt, som man maaske ellers kunde have regnet med. Den amerikanske Industri ligger inde med Ordre, der sikrer fuld Beskæftigelse langt ind i næste Kvartal.

Den Prispolitik, der er ført i U. S. A., har ikke tilladt alt for voldsomme Prisstigninger, — en Politik, beregnet paa længere Sigt. I adskillige Tilfælde har Priserne trods stigende Produktionsomkostninger været holdt nede. Eksempelvis nævnes det, at Priserne for 1940-Bilmodellerne er lavere end før, at Priserne paa Automobil-Gummi er sat ned trods et meget stramt Gummimarked, at Staalpriserne for 1. Kvartal 1940 regnes at blive meget moderate o. s. v.

Man sætter saaledes fra U. S. A.s Side alt ind paa at holde Prismiveauet nede, saa Produktion, Handelen paa Hjemmemarkedet og Eksporten til Udlandet kan foregaa i videst mulig Udstrækning.

Rapporten henviser samtidig til, at det af Hensyn til Tiden efter Krigen er nødvendigt ogsaa at agte paa, at Samhandelen med de neutrale Lande i Europa bliver opretholdt mest muligt i normalt Omfang. Men man er klar over, at med stigende Dollarkurs og med de alvorlige økonomiske og finansielle Belastninger, som ogsaa de neutrale Lande i Europa under Krigen kommer ud for, kan der for de neutrale Lande let komme til at rejse sig Spørgsmaalet, om de har Raad til at opretholde deres normale Køb i U. S. A.

### BLOKADEN AF TYSKLANDS EKSPORT

Den franske »Journal Officiel« har offentliggjort Dekretet om Embargo mod tysk Eksport.

I en indledende Redegørelse for Aarsagerne til dette Dekrets Udstedelse hedder det, at Frankrig har grebet til Vaaben for at forsvare Nationernes principielle

Ret til at eksistere frit og fredeligt. Overfor de Krænkelser af Folkeretten og de inhumane Metoder, som Tyskland er tyet til ved Anvendelse af Undervandsbaade og Miner i Søkrigen, hvorved ogsaa de neutrale lider, er den franske Regering besluttet paa at tage sin Tilflugt til Repræsalier i fuld Overensstemmelse med sine allierede. Fra 4. December vil derfor alle Skibe, der er ladet med tyske Varer, kunne standses af de allieredes Flaader.

I det udstedte Dekret hedder det:

Frankrig har maattet gribe til Vaaben mod Tyskland for at forsvare Nationernes principielle Rettigheder til fri og fredelig Eksistens. Til Trods for de Forsikringer, som Tysklands Regering havde givet, har den ikke taget i Betænkning at ty til voldelige Handlinger, der tilsidesætter Folkeretten og alle humane Principer.

Saaledes har de tyske Stridskræfter ved talrige Lejligheder torpederet franske, allierede og neutrale Handelskibe og derved krænket Bestemmelserne i Protokollen af 1936 vedrørende Undervandsbaadskrigen, en Protokol, som Tyskland er Medunderskriver af. Desuden er talrige franske, allierede og neutrale Handelsskibe bleven sænket ved Miner, der af de tyske Styrker er bleven udlagt uden Varsel i Modstrid med Bestemmelserne i Haag-Konvention Nr. 8 af 1907, hvilken Konvention Tyskland ligeledes har undertegnet. Ødelæggelse af disse Skibe blev foretaget uden Hensyn til deres Neutralitet eller deres Bestemmelsessted og uden Hensyn til Arten af deres Ladning, Ejendomsretten eller Bestemmelsesstedet.

Disse Handlinger, der strider mod Folkeretten og har kostet et stort Antal baade neutrale og allierede Non-komballanter Livet, levner ingen Tvivl om, at den tyske Regering er besluttet paa at undertrykke al Søhandel mellem de allierede og andre Lande, ved ulovlig og inhuman Anvendelse af de Kræfter, som Tyskland raader over. Den Slags Meloder giver den franske Regering ubestridelig Ret til at ty til Repræsalier og at forhindre al Søeksport af tyske Varer. Ved Gennemførelsen af disse Forholdsregler, der er bleven uundgaelige ved den inhumane Karakter, som Tyskland har givet Søkrigen, vil der iøvrigt blive taget Hensyn til de neutrale legitime Interesser, som den franske Regering ønsker at sikre under alle Omstændigheder. Frankrigs allierede slutter sig fuldtud til den Linie for Opræden, som herved er bleven optrukket.

I Dekretets Artikel 1 bestemmes, at de kompetente Myndigheder vil kunne kræve, at Varer, der er indladet i en Havn paa fjendtligt Territorium, skal udlosses i en Havn i Frankrig eller i de allierede Lande, dog under Forudsætning af, at Skibet har forladt den fjendtlige Indladningshavn efter den 4. December 1939.

I de efterfølgende Artikler fastsættes den Procedure, som skal følge i Henhold til den internationale Konvention vedrørende Priser.

Territorier, der foreløbig holdes besat af Fjenden, vil blive betragtet som fjendtlige Territorier, og Varer, tilhørende Personer, der befinder sig paa disse Territorier, vil blive betragtet som Fjendens Varer.

## DANSK KRIGS-SØFORSIKRING FOR VARER FORHØJER PRÆMIERNE

Efter et Par Gange at have foretaget betydelige Præmiereduktioner, har den seneste Tids Begivenheder nu foranlediget Dansk Krigs-Søforsikring for Varer til atter at forhøje Præmierne. Det er i denne Forbindelse kun nødvendigt at minde om Minesprængningen af m.s. »Canada« og Sænkningen af det store norske Tankskib »Arne Kjøde« med en stor Brændselsolieadning til Danmark.

De ny Krigsforsikringspræmier gælder for Forsendelser med danske Skibe og indtil videre med Skibe under følgende neutrale Landes Flag: Sverige, Norge, Finland, Holland, Island, Belgien, U. S. A., Letland, Estland, Japan, Brasilien, Chile og Italien. Opmærksomheden maa her henledes paa, at de anførte Eksportpræmier for Forsendelser til Holland og Belgien, til Storbritannien, Nordirland, franske Kanal- og Atlanterhavshavne, ogsaa i Marokko, samt Gibraltar og Tanger, samt til Eire, Portugal, spanske og spansk-marokkanske Atlanterhavshavne, Kanariske Øer og Madeira kun gælder for Eksport med danske Skibe. Andre neutrale Skibe skal specialtariferes.

Mellem danske Havne indbyrdes, og mellem danske Havne og Havne paa Sveriges Vestkyst og i Norge,

andre Havne i Østersøen, herunder Havne ved den botniske og finske Bugt, er Præmierne uforandrede, ligesom Præmierne mellem Gødser-Warnemünde og til og fra tyske Nordsøhavne via Kielerkanalen er uforandrede.

Iøvrigt gælder følgende Præmier, idet den tidligere pr. 25. Oktober noterede Præmie anføres i Parentes til Sammenligning.

	Export i pCt.	Import i pCt.
<i>Mellem danske Havne og</i>		
Holland og Belgien . . . . .	*) 5 (3)	3 (2)
Storbritannien, Nordirland, franske Kanal- og Atlanterhavshavne, ogsaa i Marokko, samt Gibralt. o. Tanger	*) 3 (3)	1½ (1½)
Eire, Portugal, spanske og spansk-marokkanske Atlanterhavshavne, Kanariske Øer og Madeira . . . . .	*) 5 (3)	6 (4)
Middelhavshavne i Spanien . . . . .	5 (3)	6 (4)
Middelhavshavne i Frankrig, Ægypten, Palæstina og Syrien samt i franske og engelske Besiddelser . . . . .	6 (6)	6 (5)
Andre Middelhavshavne . . . . .	5 (4)	5 (4)
Havne i Sortehavet . . . . .	6 (4)	6 (5)
U.S.A., Centralamerika, Vestindien og Sydamerika, exkl. franske og engelske Besiddelser samt exkl. Canada	5 (3)	7½ (5)
Korn og Foderstoffer . . . . .		5 (4)
Franske og engelske Besiddelser i Amerika samt Canada	7 (5)	8 (6)
Korn og Foderstoffer . . . . .		5½ (5)
Vest- og Østafrika, exkl. krigsførende . . . . .	5 (3)	7 (5)
Vest- og Østafrika, krigsførende, samt Sydafrika		
via Kap . . . . .	7 (5)	8 (6)
via Suez . . . . .	8 (6)	9 (7)
Rødehavet, Indien, Ostindien, Australasien, Philippinerne og Østasien, exkl. krigsførende Landes Havne:		
via Kap . . . . .	6 (4)	8 (6)
via Suez . . . . .	6 (5)	8 (7)
via Panama . . . . .	6 (4)	8 (6)

*Krigsførende Landes Havne i Rødehavet, Indien, Ostindien, Australien, Philippinerne og Østasien:*

via Kap . . . . .	7 (5)	9 (7)
via Suez . . . . .	7 (6)	9 (7)
via Panama . . . . .	7 (5)	8 (6)

\*) Som ovenfor anført gælder Eksportpræmien kun for Eksport med danske Skibe, mens andre neutrale Skibe specialtariferes.

For fulde Laster af Mineralolier og Produkter heraf blev Importpræmien den 18. November forhøjet fra 7½ til 10 pCt.

Præmierne gælder alle for direkte Afskibninger fra og til Danmark. Hvis Omladning skal finde Sted i europæisk Havn (exkl. Skandinavien) beregnes en Tillægspræmie. Forsikring af svømmende Varer specialtariferes.

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Norsk Skibsfart og England-Frankrig

Norges Rederforbund meddeler: Som almindelig kendt voldte Krigen Forvirring i alle tilvante Forretningsforhold, ogsaa i den Fart, i hvilken norske Skibe gennem alle Aar er blevet anvendt af engelske og franske Befragtere. Disse blev saaledes hindret i at betale de Fragter baade for deres egne og for fremmede Landes Skibe, som de forandrede Forhold belingede, hvad der tildels medførte Brud paa gamle Forbindelser. For at faa Orden heri blev der ved Norges Rederforbunds Bistand optaget Forhandlinger i London, og der er nu opnaaet Enighed om Rater og Vilkaar for fremtidig Befragtning af norske Skibe til engelske og franske Befragtere. Forslaget er blevet behandlet af Norges Rederforbunds Hovedbestyrelse, som tiltraadte det paa samme Maade, som Rederforbundet i sin Tid vedtog de forskellige Aftaler om Mindstefragter.

### Drivende Miner

Handelsministeriet meddeler:

Ifølge Indberetning fra Distriktschefen i Malmø er 5 m Sejllobet Syd for Falsterbo ike farbart paa Grund af drivende Miner. Sasnart Vejrforholdene tillader det, iværksættes Mineafsøgning og -tilintetgørelse.

### Jugoslaviens Skibsfart under Krigen

Ifølge en Artikel i det i Beograd udkommende Tidsskrift »Jugoslaviska Struona Stampa« bevirkede Krigs-udbruddet en øjeblikkelig Standsning indenfor den jugoslaviske Skibsfart paa Udlandet. De jugoslaviske Skibe, der befandt sig i Udenrigsfart, søgte Ly i neutrale Havne, og de jugoslaviske Skibe, der befandt sig i jugoslaviske Havne, tilbageholdtes. Aarsagerne hertil var bl. a. Usikkerheden med Hensyn til Forsikring, Usikkerheden med Hensyn til Angivelserne for Sejlads indenfor de krigsførende Landes Omraader og endelig Vanskeligheder med Skibsbesætningerne. Der opstod Vanskeligheder med Bunkers, og Besætningerne nægtede at arbejde, førend Rederne havde taget endelig Stilling til de af Sømandsorganisationerne forlangte Krigszonetillegg paa 100 pCt. af Hyren.

Hovedparten af Eksporten over jugoslaviske Havne afskides normalt til Frankrig og Spanien og disse Landes Kolonier, Storbritannien, Belgien, Nederlandene, Levanten og Sydamerika.

Vanskelighederne synes forsaavidt nu at være overvundne, som en Række af de jugoslaviske Dampskibsselskaber har genoptaget deres tidligere Ruter, saaledes Dampskibsselskabet »Oceania«, der opretholder regelmæssige Ruter mellem Jugoslavien og England, Frankrig, Belgien, Holland samt med de nordiske Lande, saafremt Ladninger haves. Ligeledes er Rutearten paa Levanten og Sydamerika genoptaget.

### Miner ved Finlands Kyst

Handelsministeriet meddeler i Forbindelse med tidligere udsendte Meddelelser af 27. f. M. og 1. d. M. vedrørende udlagte Miner ved Finlands Kyst:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det finske Udenrigsministerium modtaget en saalydende Cirkulærnote:

Under Henvisning til Cirkulærnote af 25. Oktober d. A. har Udenrigsministeriet den Ære at meddele de diplomatiske Repræsentanter, at Adgangsvejen Hästö—Busö, Vest for Stor Gadden, for Fremtiden er lukket. Skibe, der er bestemt for de indre Søveje over Hängö, skal tage Lods om Bord paa 59 Gr. 41,5 Min. N. 22 Gr. 57 Min. Ø.

Lodsens tilkaldes fra Russarö Lodsstation: om Dagen ved Hjælp af Lodsflaget G; om Natten ved Hjælp af Morsesignalet PT; ved daarlig Sigbarhed ved Hjælp af en Radiomelding adresseret til Hangö Radio, idet man anvender Skibets Kendingssignal og Morsesignalet PT.

Følgende Adgangsveje, der fører fra den finske Bugt til Øhavet, er stadig aabne:

Harmaja,  
Orregrund.

Skibe, der ønsker at begive sig til de finske Territorialfarvande ad disse Adgangsveje, skal rette sig efter de i ovennævnte Cirkulærnote fra Udenrigsministeriet givne Anvisninger.

Skibe, der er bestemt for Skærgaarden ud for Turko (Åbo), skal benytte den Adgangsvej, som gaar over Lodsstationen ved Nyhamn.

Udenrigsministeriet anmoder de diplomatiske Repræsentationer om at ville være ulejliget med at underrette de kompetente Myndigheder i deres Land om Indholdet af denne Note.

### Den franske Kontrabande-Kontrol

Handelsministeriet meddeler i Forbindelse med den under 30. September d. A. udsendte Meddelelse vedrørende den franske Kontrabande-Kontrol:

Gennem Udenrigsministeriet har man under D. D. modtaget en af det herværende franske Gesandtskab afgivet Verbalnote af 4. d. M., i hvilken det — med Henblik paa en Afkortning af Varigheden af neutrale Skibes Ophold i franske Havne — henstilles til saadanne Skibes Rederier at udstede Ladningsmanifeste i 5 Eksemplarer, samt at 2 af disse saavidt muligt tilstilles Ministère du Blocus, Paris, forinden vedkommende Skibs Ankomst til Havn.

### Sejlads over Nordsøen

Ved Sejlads over Nordsøen mellem dansk Havn indenfor Skagen og engelsk Havn sønden for Longstone anbefales det fra Skagensrev Fyrskib at følge Breddeparallellen 57° 50' N. Brd. indtil Meridianen 1° 00' Ø. Lgd., herfra mod Longstone Blinkfyr til engelsk territorialt Farvand. Strækningen mellem Skagensrev Fyrskib og Meridianen 8° 30' Ø. Lgd. bør saavidt muligt passeres om Dagen.

Fra og til Esbjerg bør Skibe langs den jyske Vestkyst udvise stor Forsigtighed, og det anbefales saavidt muligt at passere Strækningen mellem Thyborøn og Breddeparallellen 57° 50' N. Brd. om Dagen og Øst for Meridianene 8° 00' Ø. Lgd.

### Nordishavet

Handelsministeriet meddeler:

Ifølge Indberetning fra Moskva har Udenrigskommissariatet kundgjort Oprettelse af forbudt Zone farlig for Sejlads ved Kola Bugten Nordishavet begrænset:

mod Vest 33° Ø. Lgd. fra Fiskerhalvøen til denne Meridianens Skæringspunkt med Breddeparallellen 69° 48' N. Br.

mod Nord lige Linie fra 69° 48' N. Br. 33° Ø. Lgd. til 69° 20' N. Br. 34° 50' Ø. Lgd.

mod Øst 69° 20' N. Br. 34° 50' Ø. Lgd. til Fyrtaarnet paa østlige Spids af Øen Malyi Olenii.

### Brug af Blus

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det danske Gesandtskab i London telegrafisk modtaget Underretning om at Brug af Blus (flare-up lights), som fastsat i de internationale Søvejsregler, er forbudt i britisk Territorialfarvand.

### Fransk Kontrabandekontrol kan lettes

Med Henblik paa en Afkortning af Varigheden af neutrale Skibes Ophold i franske Havne henstilles det til Skibenes Rederier at udstede Ladningsmanifeste i 5 Eksemplarer, samt at 2 af disse saa vidt muligt tilstilles Ministère du blocus, Paris, forinden vedkommende Skibs Ankomst til Havn.

### Dansk Mineudlægning

Den danske Regering har besluttet at lade foretage nye Mineudlægninger i dansk territorialt Farvand ved Store Bælts og Lille Bælts Udmundinger i Østersøen.

Marineministeriet udsendte herom i sidste Uge en officiel Meddelelse af følgende Ordlyd:

For at lette Kontrollen med Overholdelsen af Neutralitetsbestemmelserne af 31. Maj 1938 er det besluttet — ligesom det allerede er sket for Øresunds Vedkommende — at udlægge Minespæringer tværs over Bælterne mellem Langeland og Lolland og mellem Als og Ærø. Udlægningen vil ske i dansk territorialt Farvand, og der vil i begge Bælter blive etableret afmærkede Sejllob til Gennemfart saavel ved Nat som ved Dag. Der vil saaledes være Sejllob aabent for alle Skibe. Endvidere vil saadanne Minespæringer blive udlagt ved de vestlige Adgange til Smaalandsfarvandet.

### Advarsel til svenske Sømand

Fra det svenske Generalkonsulat i London er der indløbet Forslag om, at Mandskabet paa svenske Fartøjer skal gøres opmærksom paa den Risiko, der er forbundet med at gaa i Land i Byer under Mørkelægning. Der henvises til, at ikke mindre end 6 svenske Søfolk i den sidste Maaned har mistet Livet som Følge af Ulykker paa Grund af Mørkelægning i engelske og skotske Havne.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Nybygning hærget af Brand

Der skete Lørdag Eftermiddag paa Odense Staatskibsværft en Katastrofe, der kostede en Arbejder Livet og bragte fem andre paa Sygehuset, deraf de fire med alvorlige Brandsaar — den ene livsfarligt forbrændt.

Værftet var i disse Dage ved at lægge sidste Haand paa en stor Nybygning, del 10.000 Tons store Motorskib »Sloterdyk«, der er bygget til Holland—Amerika Linien, og som skulde afleveres omkring den 16. December.

Ødelæggelserne paa Motorskibet er trods den betydelige

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Aktiviteten paa Fragtmarkedet har nærmest været uforandret i den forløbne Uge. Paa flere Markeder, specielt i Trades til England og Frankrig, er det vanskeligt for Befragterne at finde den tilstrækkelige Tonnage, da den allierede Tonnage, der er til Disposition, ikke er tilstrækkelig til Dækning af Behovet og neutral Tonnage ikke er villig til at entrere paa disse Forretninger, medmindre de faar væsentlig højere Rater end Befragterne i Øjeblikket er villige til at betale.

Rateniveauet paa de af den engelske Regering kontrollerede Markeder er endnu ikke forhøjet, og da der som ovenfor nævnt er stor Disparitet mellem de af det engelske Befragtningskontor fastsatte Rater for engelsk og fransk Tonnage og de Fragter, der forlanges af neutral Tonnage, findes der paa enkelte af disse Markeder ikke saa faa udekkede Ordre. I de mest presserende Tilfælde har de engelske eller franske Befragtere derfor været tvungne til at bide i det sure Æble og betale neutral Tonnage, hvad der forlanges. Franskmændene har f. Eks. maattet betale 62/6d. for Ris fra Saigon til Marseilles, og for engelsk Regning er betalt 75/- for Korn fra Australien til UK.

Fra River Plate er der stadig nogen Efterspørgsel for neutral Regning. Raten ligger omkring \$14 fra n.a. San Lorenzo til saavel Holland/Belgien som til Skandinavien.

De udgaende Markeder fra Northern Range og Gulfen er stadig prægede af et stort Antal Ordre. Rateniveauet er nærmest uforandret for Forretning til neutrale Destinationer, hvorimod Tendensen afgjort er fastere for Laster til England og Frankrig. Scrap Northern Range/Japan er igen sluttet til \$11, Option Gulflastning til 25 Cents mere. Til Vladivostock cirkulerer adskillige Stykgodslaster for Decbr./Janr. Lastning, hvorfor der indikeres omkring \$12/\$14 paa f.i.o. Betingelser. Kul Hampton Roads/Plate er uforandret omkring \$5.25 værd. For Svovl fra Gulfen til Bueno Ayres idikeres \$7.50. Iøvrigt er sluttet Scrap fra Northern Range til Sverrig til omkring \$11 paa f.i.o. Betingelser, og Korn fra Northern Range til Danmark er sluttet til 55 Cent per 100 lbs. Decbr./Janr. Lastning.

Fra Cuba/San Domingo er Efterspørglen bedre. Cuba/Bordeaux er uforandret \$17 for Decbr./Janr., og Cuba/Antwerpen indikerer \$12.50, men denne Rate er utvivlsomt for lav.

Pacifickyst Markeder er noget livligere, men Rateniveauet er nærmest uforandret. Scrap Pacific/Japan indikerer \$8, men betaler utvivlsomt \$1 mere. Der noteres forskellige Lumberlaster til saavel Sydafrika som til Australien. Raterne for disse Laster er uforandrede omkring \$100,000 respektive omkring \$80,000 lumpsum f.i.o. for Baad paa omkring 400,000 Cbft. bale capacity. Der noteres ogsaa Stykgods fra Pacific

til Vladivostock til omkring \$11 per Ton d.w. paa f.i.o. Basis. Intercoastal Lumber ligger stadig omkring \$14.50.

Fra Østen er Aktiviteten ikke særlig stor. Der cirkulerer ganske vist et betydeligt Antal Ordre for saavel fransk som engelsk Regning til franske og engelske Destinationer, men som allerede nævnt er neutral Tonnage ikke interesseret for saadan Forretning, medmindre de faar betydeligt højere Fragter end de officielt fastsatte, og Befragtningsvirksomheden indskrænker sig derfor nærmest til de allieredes egne Skibe. Af kurante Noteringer skal nævnes: Philipinerne/USNH., Erts \$9.50 f.i.o., Sukker Philippinerne/USNH. eller Gulfen \$10.50, Ris fra Kongsichang og/eller Saigon til Vestindien vil betale \$13. Ris fra Saigon til Marseilles er sluttet til 62/6d. med neutralt Skib. Fra Indien noteres ogsaa en Del Forretning. For disse Markeders Vedkommende synes Tilgangen af engelsk og fransk Tonnage at være tilstrækkelig til at dække Efterspørgslen til England/Frankrig.

De europæiske Markeder var nærmest uforandrede, men hvorledes Forholdene vil udvikle sig i de kommende Uger under den skærpede Minekrig, er det umuligt at have nogen Mening om. Der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage fra Østersøen, men efter at Tyskerne nu har udlagt Miner ved Falsterbo helt ind til Tremilsgrænsen, er det praktisk talt ugørligt, i hvert Fald for større Skibe, at undgaa tysk Inspektion og eventuel Opbringelse med deraf følgende Tids-tab, hvorfor Rederne holder sig afventende.

Kul og Koksaterne var uforandrede.

Timechartermarkedet var livligt. Mellem England og Norge er der indgaaet en Aftale, ifølge hvilken Norge skal stille en Række Skibe til Englændernes Disposition paa Timecharterbasis. Overenskomsten er ikke offentliggjort, men saavidt vides har Nordmændene opnaaet særdeles gode Betingelser. Raten skal efter Sigende lige omkring 15/- for jævnt god 5000 Tonner med Garanti for Kursen, ligesom de engelske Befragtere skal betale saavel Krigsforsikringen som »War-bonus« til Besætningerne.

Iøvrigt har der været en lang Række forskellige Afslutninger, hvoraf skal nævnes: Timecharter trip across, delivery USNH., redelivery Rotterdam/Antwerpen, \$8, for redelivery West Coast UK. er sluttet til \$10. Transatlantic Round, delivery and redelivery USNH. via neutralt Europa er sluttet til \$4. Moderne Dieseltonnage er sluttet for River Plate Round, Levering og Tilbagelevering USNH. til \$3.50, og endelig skal nævnes, at moderne Dieselbaad er sluttet med Levering Japan via Indien/Cape Tilbagelevering USNH. til \$3.50.

Vestindia Markedet er uforandret roligt. Værdien af 4000 Tonnere ligger omkring \$2.75.

Skade ikke saa store. Naar bortses fra den fuldstændig ødelagte Isolation og Sandsynligheden for, at ogsaa den elektriske Installation ombord er blevet stærkt beskadiget, mener man ikke, at »Slotterdyk« har taget Skade, og det ventes ikke, at der vil blive Tale om nogen større Forsinkelser af Skibets Aflevering.

#### Sagen om de spanske Trawlere

Fredag afsluttedes ved Vestre Landsret den meget omfattede Sag om de to spanske Trawlere, der laa i Frederikshavn i lang Tid, idet man stredes om, hvem der havde Ret til at faa dem udleveret. De var bygget af Frederikshavns Skibsværft paa Bestilling af det spanske Rederi Pesqueras y Secaderos de Bacalao de Espana i San Sebastian, ogsaa kaldet »Pysbe«, og de var betalt med 92,200 Lstr. Inden Trawlerne blev afhentet, udbrød der i Juli 1936 Borgerkrig i Spanien, og den baskiske Regering lod gennem Fogeden i Frederikshavn nedlægge Forbud mod, at Skibene blev udleveret til »Pysbe« og stillede samtidigt

et Depositum paa ½ Mill. Kr. Senere blev der gjort Arrest i Skibene for en Erstatning paa 2,044,288 Kr., som den daværende spanske Regering mente at have Krav paa hos »Pysbe«.

Den spanske Regering anlagde derefter ved Vestre Landsret Sag mod »Pysbe« og krævede Erstatningen stadfæstet og »Pysbe« dømt til at udlevere Trawlerne eller til at betale 2 Mill. Kr. Samtidigt — i Sommeren 1937 — fremsatte »Pysbe« et Modkrav paa 3 Mill. Kr. som Erstatning for Tabet ved ikke at kunne faa Trawlerne udleveret, og siden har Sagen været behandlet flere Gange ved Vestre Landsret. Den 23. Oktober i Aar var der indvarslet til Domsforhandling i Landsretten, men den henhværende spanske Regering gav selvfølgelig ikke Møde, og Højesteretssagfører Carstensen, København, mødte alene og krævede »Pysbe« tilkendt det Beløb, som den tidligere Regering havde deponeret i sin Tid, med Renter eller ialt 504,077 Kr. samt Sagens Omkostninger.

Ved Landsrettens Dom blev den af den daværende span-

ske Regering anlagte Sag afvist, da der ikke blev givet Møde, og den samme Regering dømtes til at betale Modkravet 504,077 Kr. samt 80,000 Kr. i Sagsomkostninger.

#### »Pilsudski«

Gdynia-Amerika Liniens store smukke Atlanterhavsdamper »Pilsudski« er blevet sænket af en tysk Undervandsbaad eller løbet paa en Mine.

Det var et af Polens største og smukkeste Skibe, paa 14,300 Tons, bygget paa Værftet i Monfalco i Italien i 1935. I den Krigen anløb »Pilsudski« regelmæssigt København og talrige Danske og Dansk-Amerikanere har gjort Rejsen over Atlanten med det.

Efter Krigens Udbrud benyttede den britiske Marine »Pilsudski« til Transport. Det ser ud til, at Størstedelen af Besætningen er reddet, men i al Fald ved man, at Skibets Fører, den polske Kaptajn Stankiewicz er død. Han blev paa sit Skib til det sidste og døde som en Helt.

Overall i Verden, hvor Sympatien for Polen lever, vil Tabet af det smukke Skib føles. Men det man først og fremmest ved Efterretning om »Pilsudski«s Undergang føler er Meningsløsheden ved denne Ødelæggelse af Værdier.

#### Opsagt Aftale

Det svenske Sømandsforbunds Bestyrelse har paa et Møde i Göteborg vedtaget at opsigte den gældende Kollektivaf-tale med Sveriges Rederiforbund. Aftalen udløber den 31. Januar 1940.

#### Marstal-Jagten »Falken« sunket

Motorjagten »Falken« af Marstal er Onsdag Aften sunket ved Thorsø, og Ejeren og Føreren, den 45-aarige O. Skov, der var ene om Bord, menes druknet.

Skov var Onsdag Middag afsejlet fra Valdemar Slot paa Taasinge med Roer til Assens Sukkerfabrik. Siden havde ingen hørt eller set noget til ham.

»Falken« havde 23 Tons Sukkerroer om Bord, hvilket var lidt mere, end den kunde laste, og da Vejret Onsdag Aften var meget haardt, har Lasten maaske forskubbet sig, og »Falken« er gaaet ned, uden at Skov har kunnet naa at redde sig.

»Falken« var bygget 1905. Det var en lille Motorjagt, hvor Skov var eneste Mand om Bord.

#### »Slidrecht« sænket

Fem overlevende fra den hollandske Damper »Slidrecht«, der var blevet sænket af en tysk Undervandsbaad, blev foreleden Aften bragt i Land paa den engelske Nordvestkyst efter at have siddet i en aaben Baad i 7½ Dag. Undervandsbaadens Chef sagde, at han maatte sænke Damperen, selv om den var paa Rejse til en neutral Havn, og han nægtede at tage Besætningen ombord, saaledes at den kunde blive overført til et andet Skib, idet han erklærede, at han ikke havde Plads.

En af de overlevende, Peter Brons fra Vlaardingen, fortæller paa Hospitalet til en Repræsentant for Reuters Bureau, at »Slidrecht« den 16. Nov. blev standset i Atlanterhavet af en Undervandsbaad, som gav Kaptajnen Ordre til at sende Skibspapirerne over i en lille Baad. Brons og fire andre satte Baaden i Vandet og roede over til Undervandsbaaden. Efter at have undersøgt Papirerne meddelte Undervandsbaadens Chef, at han maatte sænke Damperen, og han gav de ombordværende ½ Time til at forlade den.

#### Syv overlevende fra »Arlington Court«

Efter at have drevet om paa Havet i 6 Dage i en aaben Baad er yderligere 7 overlevende fra London-Damperen »Arlington Court«, som blev torpederet i Atlanterhavet den 16. November, blevet landsat i en Havn i Kent af et norsk Motorskib, som havde taget dem ombord. Man savner endnu Efterretninger om de tiloversblevne 4 Mand af Besætningen. Alle de 7 reddede havde alvorlige Forsryninger i Fødderne.

#### Den nye Hundested—Grenaa-Færge

Den nye Hundested—Grenaa-Færge er snart færdigbygget. Den søsættes om en Maanedes Tid, men indgaar først i Driften til Forsaaret. Færgen, der har kostet 1,7 Mill. Kr., faar Plads til 75 Personbiler mod i Øjeblikket 50. Og mens den nuværende er 3¼ Time om Turen, vil »Marsk Stig« kun være 2½ Time om Overfarten.

#### Den brændende mystiske Damper ved Island

Det Skib, som blev skudt i Brand af et Krigsskib udfor Hornafjord, strandede Mandag Aften paa et Skær ved Indløbet til Hornafjord Havn. Grundet paa Brænding har man ikke kunnet entre Skibsvraget, som nu er slaaet i to Dele. Skibets paamaledede Navn er »Ada« er Bergen, men der er drevet Navneskilte i Land, rimeligvis stammen de fra Redningsbanden »Bertha Fischer«. Paa et andet Navneskilt staar »Emden«. Ilden slukkedes i Skibet, efter at det havde brændt i seks Timer. Løstens Art kendes ikke. Den er rimeligvis kun delvis brændt.

#### Belgisk Lastdamper sunket i Nordsøen

Den belgiske Trawler »B. 24 Abeline« vendte Tirsdag tilbage til Ostende efter at have optaget 5 Mand fra en belgisk Lastdamper, som Dagen i Forvejen var sunket i Nordsøen. Om Morgenen Kl. 5 opdagede Mandskabet paa Trawleren i Nærheden af Nordhinder-Bøje Nødsignaler. Trawleren blev dirigeret hen til Stedet, hvorfra Nødsignalerne kom, og her optog den de 5 Mand, som havde søgt Tilflugt paa en Tømmerflaade, efter at de havde forladt det nedstede Skib. 2 andre Medlemmer af Mandskabet, der befandt sig i en Baad, er endnu ikke blevet fundet. Man haaber, at yderligere 3 Mand er blevet optaget af et andet Skib, men der vides endnu intet bestemt derom.

#### Ny tysk Østersøhavn

I hastigt Tempo bygger Tyskland en ny Havn ved Østersøen. Den ligger ved Stolpmünde i Bagpommern og skal være Udskebningshavn for Trafiken — og herunder eventuelt Militærtransporter — til Østprøjsen. Hele Projektet er paa 40 Mill. Mark.

Den nye Havn skal dels aflaste Swinemünde, som i Dag er Tysklands tredjestørste Krigshavn, og dels meget væsentlig forbedre Trafiken paa Østprøjsen. En Sidebane paa Berlin—Danzig-Ruten fører til Stolpmünde.

Det drejer sig formentlig i første Række om et af militære Beveggunde bestemt Havneanlæg, men det kan meget vel tænkes at faa praktisk Betydning ogsaa for Fremtidens Smaaskibsfart.

#### Dansk Tidsskrift Index

Paa Nyt Nordisk Forlag er udkommet 24. Aargang af Dansk Tidsskrift Index. Den systematiske Fortegnelse over Indholdet af ca. 240 danske og en Del andre nordiske Tidsskrifter er udgivet af Statens Bibliotekstilsyn og udarbejdet af Biblioteksinspektør *Th. Døssing* og Biblioteksinspektør *Robert L. Hansen*. Det velkendte aarligt tilbagevendende Værk er en fortræffelig ordnet Opslagsbog, uundværlig for enhver, der skal søge Kilderne for de Oplysninger, han vil have om specielle Emner.

#### Drivende Miner i Storebælt

Storebælt's-Færgerne sejler i disse Nætter to og to af Hensyn til Faren for de drivende Miner, som er rapporteret i den sydlige Del af Bæltet. Der er kraftig Sondenstrøm for Øjeblikket og i den stærke Blæst har det været umuligt at lave en effektiv Patrouilletjeneste i Bæltet. I Gaar drev en Mine i Land paa Sproø, hvor den straks blev uskadeliggjort. Hvorvidt Natsejlad's med Færgerne vil blive helt indstillet eller om man muligvis vil anvende Princippet med at lade Færgerne sejle sammen efter Mørkets Frembrud, er endnu et aabent Spørgsmaal, som vil blive taget op til nærmere Drøftelse.

#### Advarsel mod Sejlads i Storebælt og i den sydlige Del af Sundet

Marineministeriet meddeler Mandag:

Der er i Dagens Løb observeret en Del drivende Miner i den sydlige Del af Storebælt og flere Miner er nedskudt; men da Vejrforholdene har vanskeliggjort en fuldt effektiv Mineeftersøgning, advares Skibe mod Sejlads i nævnte Farvand. Ogsaa i Sundets sydlige Del tilraades Forsigtighed ved Sejlads af Hensyn til mulig Minefare.

Søfartschef *C. H. Neergaard* oplyser, at der ikke efter hans Mening var Tale om en reel Minefare i Storebælt.

Harve det været Tilfældet, vilde man øjeblikkelig have indstillet Sejlad'sen.

De Drøftelser, som finder Sted i Generaldirektoratet, vil derfor ikke først og fremmest tage Sigte paa konkrete Afgørelser. Saadanne maa træffes fra Dag til Dag og er afhængige af Strømretningen i Bæltet. Derimod vil man fastlægge visse Principper for Sejlad'sen — saaledes anlagte, at der aldrig kan blive Tale om »at tage nogen Chance«, som udsætter de Rejsende for Fare.

#### 11.000 Tons Damper mod Mine

Efter hvad der meddeles i Londons Radio er den 11.000 Tons store Damper »Sussex« løbet paa en Mine. Den skal kun være ringe beskadiget.

#### Svensk Motorskib mnesprængt

Motorfartøjet »Gustaf Reuter« af Göteborg, paa 6300 Tons, løb i Følge et Telegram fra Amsterdam Natten til Søndag Nord for England paa en Mine og blev stærkt beskadiget. Besætningen, 34 Mand eller en Del af den, befandt sig endnu Kl. 3,40 om Bord. Endnu ved 4-Tiden Søndag Morgen udsendte Damperen Nødsignaler.

Skibet, som var paa Vej til Curacao for at indtage Last, forlod Fredag Aften Haugesund i Ballast med Kurs mod Skotlandsøerne. Rederiet har ikke hørt andet om Sagen, end at det engelske Admiralitet har sendt to armerede Trawlere til Assistance.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
 Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder  
**HELSINGFORS (Finland)**  
 Filialkontor HANGO  
 Skibsredere, Skibsmæglere      Befragtning og Spedition

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

### Lille Damper sænket

Damperen »Hookwood«, der er paa 926 Tons, er Torsdag Eftermiddag sunket efter at være løbet paa en Mine. 2 Medlemmer af Besætningen savnes. De overlevende er af et af den engelske Flaades Skibe blevet landsat i en Havn paa Nordstkysten.

### 26 Vrag ved Humber

Den tyske Radio refererede forleden en Udtalelse af en svensk Kaptajn, der hævdede, at han havde iagttaget 26 Vrag ved Humber-Mundingen.

### Damperen »Hans« paa Grund ved Smygebuk

I den stærke Storm er den danske Damper »Hans« paa Rejse fra Rønne til Aalborg, strandet paa en af Revlerne uden for Østratorps Havn. Skibet staar temmelig haardt. Neptun-Selskabets Bjergningsdamper »Diana« har paahegyndt Bjergningen.

S/S »Hans«, der tilhører Skibsreder H. Svenningsen, København, er et Skib paa 430 Tons d.w., bygget i Skien 1918.

### Stor estisk Motorsejler forlist ved Øsel

Til Køge er der indløbet Meddelelse om, at den 3-mastede Motorskonnert »Norden«, tilhørende Reder Jan Tear, Kuressaar i Estland, er forlist paa Rejse fra Køge til Hjeinstedet. Hele Besætningen paa 6—7 Mand er reddet. »Norden« gik tom fra Køge den 7. ds. og skulde hjem til Estland for at blive lagt op. I Taage og Storm gik Skibet ind paa Øsels Kyst og blev slaaget til Vrag. »Norden«, der var bygget paa Thurø og var et godt og stærkt Skib, lastede 135 Stander eller ca. 350 Tons d.w. Skibet førtes af Kaptajn *M. Mälk*, fra hvem Meddelelsen om Forliset stammer.

### Vejledninger med Hensyn til Englands-Sejladsen

Drivminerne i Nordsøen og Skagerak har gjort Englands-Sejladsen meget vanskelig. Foruden den af Handelsministeriet offentliggjorte Rute, som Skibene bør tage, udsendte den britiske Legation i København en indtrængende Henstilling til Skibsførerne.

Det meddeles, at det er af største Vigtighed for alle Skibsførere, der skal afsejle fra dansk Havn over Nordsøen, at de henvender sig til det britiske Konsulat, Hammerengade 4, for at indhente Oplysninger om, hvilken Rute der bør benyttes.

Det understreges, at Skibsførere, som ikke benytter sig heraf, løber en stor Risiko og udsætter deres Skib og Besætning for Fare. Skibsførerne anmodes om at henvende sig paa det britiske Konsulat saa sent for Afrejsen som muligt. Skibe, der afsejler fra Esbjerg, skal henvende sig til det lokale britiske Konsulat.

### Ny Minetjeneste ved Hanstholm

Ved Hanstholm har der vist sig en Bunke vagabonderende Miner, og Marineministeriet har derfor truffet Aftale med to Fiskeskippere om at gøre Minetjeneste i Farvandet Nord og Syd for Hirtshals. Der havde iøvrigt meldt sig syv Ansøgere til Jobbet, der lønnes med 70 Kr. om Dagen pr. Kutler plus fri Olie.

### Havarede og sunkne Skibe

Foruden de andet Steds omtalte Skibe er følgende i de sidste Dage gaaet tabt:

Hollandsk Damper »Spaarndam«. Minesprængt, 8857 Tons. 1 Kvinde, 4 Mand dræbt.

Tysk Damper »Borkum« med engelsk Prisemandskab ombord beskudt af tysk Ubaad. Brændt, 4 Tyskere dræbt.

Engelsk Damper »Royston Grange«. Torpederet. Alle Mand, ialt 36, reddet.

Engelsk Damper »Stangate«, beskadiget ved Kollision. Sat paa Grund.

Fransk Trawler »Simon Michel«, sunket i Storn. 2 druknet, 10 reddet.

Britisk Tankdamper »James J. Maguire«, 1052 Tons. Nærmere Omstændigheder ukendt.

### Skibsfarten mistede over 2 Mill. Ton under den spanske Borgerkrig

Der foreligger nu en Opgørelse over de Tab, den internationale Skibsfart havde under Borgerkrigen i Spanien. Det drejer sig ialt om 2,376 Million Bruttoton. Storbritannien mistede alene 27 Skibe, der meldes at være totalt forliste. Værdimæssigt anslaaes Skibsfartens samlede Borgerkrigs-Tab til godt 7 Mill. Pund Sterling.

### Nye Selskaber

Rederi A/B *Timex* er blevet stiftet i Gøteborg med en Aktiekapital af 1,5 Million Kr. Bestyrelsen bestaar af Major *Herbert Jacobsson*, Skibsredere *Per Waller* og *T. E. J:son Broström*, Bankdirektør *Åke Belfrage* og Konsul *Axel Jonsson* med Direktør *Ernst Carlson* og Kommandørkaptajn *Erik Wetter* som Suppleanter.

*Gulf Transport Co. A/B* er siden 2. September det nye Navn for Alfred Olsens Transport Co. A/B, Stockholm. Aktiekapitalen er 150.000 Kr. og Bestyrelsen bestaar af Advokat *Folke Th. Gripe* i Stockholm.

### Ny statsautoriseret Skibsmægler

Under 27. November 1939 har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart tildelt *Poul Brøchner-Mortensen* Besskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Mæglerfirmaet *Julius Mortensen, Fredericia*.

### Ordensdekorationer

Lettlands Præsident har tildelt den lettiske Tre Stjerner Orden til Generalkonsul *G. A. Bratt*, Gøteborg, og Direktøren for A/B *Atlas-Diesel Gunnar Jacobsson*, Stockholm.

### 25 Aars Jubilæum

Fredag den 1. December fejrer Frøken *M. Dietrich* 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse i Dansk Dampskibsførerforening, hvor hun i Aarenes Løb har udført et godt og paaskønnelsesværdigt Arbejde.

### Dødsfald

Skibsinpektør under Statens Skibstilsyn *G. M. Mathiasen* er efter nogen Tids Sygdom død, 63 Aar gammel.

Han var født paa Fanø og kom som ung til Søs. Efter at have taget sine Navigationseksaminer, sejlede han som Styrmand og i nogle Aar som Skibsfører, inden han i 1912 blev ansat som Skibsmaalingsmand i Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet. I Januar 1928 overførtes han til Overskibsinpektoratet og gjorde Tjeneste der, indtil han fra April i Aar udnævntes til Skibsinpektør med Maaling som Speciale.

Havnemester *A. P. Larsen*, Esbjerg, er død, 58 Aar gammel. Havnemester *Larsen* blev i 1911 ansat som Havnebetjent, i 1917 udnævntes han til Havneassistent, i 1930 til Havnefoged og den 1. November i Aar til Havnemester. Havnemesteren havde siden 1925 været Opsynsmand ved Redningsstationen i Esbjerg og havde deltaget i Redningen af 60 skibbrudne.

Mangeaarig Fører af Paketten »Vega«, Kaptajn *Jorg Krull Pedersen*, Lundeberg, er død, 53 Aar gammel. Kaptajn *Krull Pedersen* afstod for nogle Aar siden Paketten til en Søn, og overtog Lundeberg Gæstgivergaard.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVNTlf. 12.432  
12.267  
12.732**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &amp;

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**Skibsproviantering**

Schiffeshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15782

Efter Kl. 8 Ordrup 3086

Telgr.-Adr.: Stores

Amaliegade 43,

København K.

Lager af alle Skibsfornödenheder

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 29. November 1939.

Nr. 54.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

3518. Sverige S.-Kyst. Kämpingebugten S. Afmærkning af Neutralitetsløb forandres.  
(U. f. a. Nr. 54/3146. Stockholm 1939.)  
I Neutralitetsløbet S. for *Skåne* bliver foretaget visse Forandringer ved Afmærkningen. Disse Forandringer vil hovedsagelig berøre et Omraade i Nærheden af *Klapperåsen* paa c.  $55^{\circ} 21',_0$  N.  $12^{\circ} 58',_1$  E., S. for *Kämpingebugten*.  
(E. f. S. Nr. 41/2716 1939.)
3519. (T). Sverige S.-Kyst. Indløbet til Trelleborg. Lystønde midlertidigt inddraget.  
(U. f. a. Nr. 54/3096. Stockholm 1939.)  
*Trelleborgs rännas* Lystønde Nr. 3 paa c.  $55^{\circ} 21',_7$  N.  $13^{\circ} 09',_2$  E. er midlertidigt inddraget.
3520. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Anduvning. Lys- og Klokketønde atter udlagt.  
(U. f. a. Nr. 54/3094. Stockholm 1939.)  
Lys- og Klokketønden *Karlskrona angöringsboj* paa c.  $56^{\circ} 03',_2$  N.  $15^{\circ} 33',_5$  E. er atter udlagt paa Station. Den midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 45/2923 1939.)
3521. Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Fyr tændt. Fyr inddragne.  
(U. f. a. Nr. 54/3145. Stockholm 1939.)  
1. Paa *Kalmar* gamle Stadsmur i Nærheden af Byporten *Kavaljeren* er paa  $56^{\circ} 39',_{81}$  N.  $16^{\circ} 22',_{24}$  E. tændt et nyt Fyr, *Kavaljeren* Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $1',_5$  S., Lys  $0,_{75}$  S., Mørke  $0,_{75}$  S. Flammens Højde: 18 m. Synsvidden er stærkest i Pejling  $285^{\circ}$ . Fyrpæl.  
2. *Kalmar hamninlopp*, *norra* Fyr paa  $56^{\circ} 39',_{76}$  N.  $16^{\circ} 22',_{59}$  E. er blevet forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver  $4$  S., Lys  $2$  S., Mørke  $2$  S. Flammens Højde:  $8,3$  m. Fyrlanterne paa Jernstativ. Fyret lyser, som følger:  
1. Hvidt i Pejl. fra  $281^{\circ}$  til  $289^{\circ}$ . 2. Rødt (uforstærket) i Pejl. fra  $0^{\circ}$  til  $160^{\circ}$ .  
Fyrene 1) og 2) leder, holdt overet i Pejling  $285^{\circ}$ , klart mellem de W. for *Norra Midsundsgrundet* værende Grunde i Sejlløbet *Kalmar—Färjestaden*.  
3. Fyrene *Kalmar postfyr*, *ytre* paa c.  $56^{\circ} 39',_8$  N.  $16^{\circ} 22',_3$  E. og *Kalmar postfyr*, *indre* er nedlagt.



- 3522. Sverige. Kalmarsund. Skäggenäs. Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 54/3144. Stockholm 1939.)  
*Skäggenäs* Fyr paa c.  $56^{\circ} 46',4$  N.  $16^{\circ} 28',9$  E. er forandret til at vise rødt Lys i Pejling fra  $335^{\circ}$  til  $343^{\circ}$  over *Fåholmsgrund*. Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 48/3113 1939. Kort Nr. 181.)
- 3523. Sverige E.-Kyst. Häradskär ESE. Sømærker udlagt i Neutralitetsløb.**  
(U. f. s. Nr. 54/3093 og 54/3092. Stockholm 1939.)  
1. En sort Stage med 2 Balloner er udlagt paa  $58^{\circ} 07',88$  N.  $17^{\circ} 03',84$  E.,  $2,45$  Sm  $111\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Häradskär* Fyr. Søfarende skal gaa E. om Stagen.  
2. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost er udlagt paa  $58^{\circ} 31',12$  N.  $17^{\circ} 15',85$  E.  
3. En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa  $58^{\circ} 33',83$  N.  $17^{\circ} 21',24$  E.  
4. En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa  $58^{\circ} 35',14$  N.  $17^{\circ} 24',38$  E., SE. for Grunden *Grytan*.  
(E. f. S. Nr. 44/2919 og 53/3431 1939. Kort Nr. 182.)
- 3524. Sverige. Landsort—Häradskär. Arkø Bugten. Afmærkning i Neutralitetsløb forandret.**  
(U. f. s. Nr. 54/3143. Stockholm 1939.)  
Sømærke Nr. 8 i E. f. S. Nr. 44/2919 1939: En Stage paa  $58^{\circ} 29',02$  N.  $17^{\circ} 12',45$  E., SE. for en  $6,2$  m Grund, er ombyttet med en sort Stage med 3 Balloner.  
(E. f. S. Nr. 44/2919 1939. Kort Nr. 182.)
- 3525. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Torö W. Lystønde udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 54/3091. Stockholm 1939.)  
En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $5^s$ , vil indtil videre være udlagt paa  $58^{\circ} 48',77$  N.  $17^{\circ} 46',85$  E., NE. for *Lagrund*, NE. for *Kolguskär*. Synsvide:  $1,5$  Sm. Lystønden har ingen Betydning for Søfarten.
- 3526. Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 54/3153. Stockholm 1939.)  
*Sydostbrotten* Fyrskib paa c.  $63^{\circ} 18',8$  N.  $20^{\circ} 10',7$  E. er midlertidigt inddraget.
- 3527. Finland. Skärgårdshavet. Indløbet til Mariehamn. Stora Stegskär Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 31/970. Helsingfors 1939.)  
*Stora Stegskär* Fyr paa  $60^{\circ} 00' 51''$  N.  $19^{\circ} 57' 39''$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $3^s$ . Fyret lyser, som følger:  
1. Hvidt i Pejl. fra c.  $138^{\circ}$  til c.  $274^{\circ}$ .      3. Hvidt i Pejl. fra c.  $296^{\circ}$  til c.  $303^{\circ}$ .  
2. Grønt i — - c.  $274^{\circ}$  - c.  $296^{\circ}$ .      4. Rødt i — - c.  $303^{\circ}$  - c.  $315^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.
- 3528. Finland. Skärgårdshavet. Indløbet til Mariehamn. Askö. Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 31/969. Helsingfors 1939.)  
Paa  $60^{\circ} 00' 17''$  N.  $19^{\circ} 58' 49''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Askö* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde:  $3,8$  m. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c.  $127^{\circ}$  til c.  $143^{\circ}$ .      3. Rødt i Pejl. fra c.  $147^{\circ}$  til c.  $168^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $143^{\circ}$  - c.  $147^{\circ}$ .
- 3529. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Ledskär. Nye Ledebaaker.**  
(U. f. s. Nr. 31/967. Helsingfors 1939.)  
Følgende nye Ledebaaker er opført:  
*Ledskär övre* paa  $59^{\circ} 57' 46''$  N.  $20^{\circ} 10' 04''$  E., en rød, trekantet Tavle med Spidsen nedad paa en Stenvarde. Højden over Vandfladen:  $15$  m.  
*Ledskär nedre* paa  $59^{\circ} 57' 48''$  N.  $20^{\circ} 10' 17''$  E., en rød, trekantet Tavle med Spidsen opad paa en Stenvarde. Højden over Vandfladen:  $12,7$  m.  
Baakerne er overet i Pejling c.  $256^{\circ}$ .

**3530. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Järsö Sejlløb. Afmærkning og Ledebaaker forandret.**

(U. f. s. Nr. 31/971, 972, 973 og 974. Helsingfors 1939.)

De røde Stager med 1 opadvendt, rød Kost paa Pladserne: 60° 06' 59" N. 20° 21' 14" E. og 60° 06' 58" N. 20° 20' 53" E. er flyttet til henholdsvis: 60° 06' 57" N. 20° 21' 43" E. og 60° 06' 55" N. 20° 20' 46" E.

De hvide Stager med 2 mod hinanden vendende sorte Koste paa: 60° 06' 02" N. 20° 19' 54" E., 60° 05' 22" N. 20° 19' 45" E. og 60° 04' 48" N. 20° 19' 23" E. er flyttet til henholdsvis: 60° 06' 00" N. 20° 19' 50" E., 60° 05' 20" N. 20° 19' 34" E. og 60° 04' 47" N. 20° 19' 20" E.

Sømærket *Kalkgrund* paa 60° 03' 10" N. 20° 20' 10" E. er inddraget.

Følgende Ledebaaker er nedtaget:

*Järsö övre* paa c. 60° 04' 08" N. 20° 19' 55" E.

*Järsö nedre* paa 60° 04' 03" N. 20° 19' 54" E.

*Lamholm* paa 60° 04' 04" N. 20° 20' 44" E.

*Skötskär* paa 60° 03' 42" N. 20° 20' 24" E.

Følgende nye Ledebaaker er opført:

1. *Skötskär* (Bagmærke) paa 60° 03' 37" N. 20° 20' 35" E., en paa Støtter staaende rektangulær, rød Tavle. Højden over Vandfladen: 14 m.

*Kalkgrund* (Formærke) paa 60° 03' 10" N. 20° 20' 10" E., en paa Støtter staaende rektangulær, rød Tavle, som i Midten har et hvidt, lodret Felt. Bag denne staar en højere, rektangulær Tavle, hvis øverste Del er rød og nederste Del hvid. Højden over Vandfladen: 14 m.

Baakerne er overet i Pejling c. 26°.

2. *Järsö övre* paa 60° 04' 09" N. 20° 19' 38" E., en Stang, som paa Toppen har en rød, rund Tavle. Højden over Vandfladen: 25 m.

*Järsö nedre* paa 60° 04' 03" N. 20° 19' 37" E., et paa en Klippeside malet hvidt, rundt Mærke med et rødt, rundt Felt i Midten. Højden over Vandfladen: 2,5 m.

Ledebaakerne er overet i Pejling c. 2°.

**3531. Finland. Skärgårdshavet. Vikatmaa. Fyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 31/968. Helsingfors 1939.)

Paa 60° 34' 01" N. 21° 17' 44" E. er tændt et nyt Fyr, *Vikatmaa* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 3,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,5 m. Hvidt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 316° til c. 325°. | 4. Grønt i Pejl. fra c. 47° til c. 135°. |
| 2. Hvidt i — - c. 325° - c. 326°.         | 5. Hvidt i — - c. 135° - c. 137°.        |
| 3. Rødt i — - c. 326° - c. 47°.           | 6. Rødt i — - c. 137° - c. 144°.         |

**3532. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Lodsstation flyttet.**

(U. f. s. Nr. 54/3147. Stookholm 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 43/2853 1939 meddeles, at Lodsstationen for Lodsning forbi det russiske Minefelt i *Finske Bugt* er flyttet til c. 60° 09',<sub>0</sub> N. 28° 26',<sub>5</sub> E. Lods fartøjet *Vostok* er opankret paa Pladsen og viser om Natten rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.

Ankommende Skibe bør i god Tid til Adresse: *Leningrads Handelshavn* angive Tiden for Ankomst til Lodsstationen.

Udgaaende Skibe tager Lods fra Handelshavnen.

(E. f. S. Nr. 43/2853 1939.)

**3533. Finske Bugt. Narva Bugt. Vrag.**

(N. f. S. Nr. 49/4602. Berlin 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejlsadsen, ligger sunket paa c. 59° 34',<sub>10</sub> N. 27° 20',<sub>9</sub> E.

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****3534. Sverige. Sundet. Falsterbo. Landskrona S. Afmærkning forandret.**

(U. f. s. Nr. 54/3148. Stockholm 1939.)

a) En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost er udlagt paa 55° 19',<sub>20</sub> N. 12° 46',<sub>40</sub> E.

- b) Den røde Stage med 1 nedadventt Kost paa  $55^{\circ} 21',_{16}$  N.  $12^{\circ} 46',_{50}$  E. er flyttet til  $55^{\circ} 20',_{60}$  N.  $12^{\circ} 45',_{86}$  E.  
 c) En rød Stage med 1 opadventt Kost er udlagt paa  $55^{\circ} 48',_{80}$  N.  $12^{\circ} 51',_{40}$  E. (Kort Nr. 131, 132, 130, 187 og 188.)

**3535. (T). Danmark. Lille-Bælt. Torø Rev. Vrag.**

Vraget af et mindre Skib ligger sunket paa  $55^{\circ} 15'$  ( $13''$ ) N.  $9^{\circ} 50'$  ( $12''$ ) E., c. 100 m E. for den hvide Halmpræk *Torø Rev NW*.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**3536. (T). Danmark. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**

Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden fra 11. til 21. December d. A., begge Dage inklusive, i Farvandet W. for *Samsø*.

Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne  $56^{\circ} 02'$  N. og  $55^{\circ} 45'$  N. samt af Meridianerne  $10^{\circ} 28'$  E. og  $10^{\circ} 16'$  E.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.]

**3537. Sverige. Kattegat. Stora Middelgrund. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**

(U. f. s. Nr. 54/3108. Stockholm 1939.)

*Stora Middelgrund* Lys- og Fløjtetønde paa c.  $56^{\circ} 33',_{11}$  N.  $12^{\circ} 07',_{3}$  E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 51/3373 1939.)

**3538. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*:  $5,8$  m, i *Svaneholm* Fyrlinie:  $5,9$  m, i *Sælhundeholm* Løb:  $4,2$  m, i *Gaaseholm* Løb:  $2,0$  m, i *Svaneholm* Løb:  $0,5$  m og i *Kobberø* Løb:  $2,5$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn  $5,8$  m over *Havrevlen* og  $5,9$  m i *Svaneholm* Fyrlinie, og  $4,2$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a.  $56^{\circ} 43'$  ( $16''$ ) N.  $8^{\circ} 13'$  ( $08''$ ) E. —  $2,9$  m.

d.  $56^{\circ} 43'$  ( $08''$ ) N.  $8^{\circ} 13'$  ( $23''$ ) E. —  $3,0$  m.

c.  $56^{\circ} 42'$  ( $34''$ ) N.  $8^{\circ} 13'$  ( $20''$ ) E. —  $1,8$  m.

(E. f. S. Nr. 49/3203 1939.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**3539. (T). Danmark. Nordsøen. Hanstholm Havnefyrt midlertidig slukket.**

*Hanstholm* Havnefyrt paa Yderenden af W.-Molen paa  $57^{\circ} 07'$  ( $39''$ ) N.  $8^{\circ} 35'$  ( $39''$ ) E. er for Tiden slukket.

**3540. Danmark. Thorsminde Sluse. Sikkerhedsforanstaltninger mod drivende Miner.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/3084 1939 meddeles:

For at beskytte Sluseanlæggene mod Faren for drivende Miner, er der tværs over Afvandingskanalen c. 140 m W. for Afvandingsssluserne, udspændt et Spærrenet, der er baaret af 2 i Kanalen anbragte Duc d'Alber. Nettet mellem disse kan manøvreres saaledes,

at Fiskerfartøjer kan passere. Fartøjernes Førere maa udvise fornøden Forsigtighed under Passagen af Spærreanordningen, og de maa ved Henvendelse til Slusevagten skaffe sig Underretning om, hvorledes de vil have at forholde sig, naar de passerer Afspærringen.

Der holdes kun Vagt for Spærrenettets Manøvrering for Gennemsejling af de Fartøjer, der er hjemmehørende i *Thorsminde* eller *Nisum Fjord*.

(E. f. S. Nr. 47/3084 1939.)

### 3541. Tyskland. Elben. Oplysning om Lods.

(N. f. S. Nr. 49/4611. Berlin 1939.)

Lodsstationen ved *Secmannshöft* paa c.  $53^{\circ} 32',5$  N.  $9^{\circ} 52',8$  E. for Lodser til *Hamburg* Havn er flyttet til *Blankenese* Bro paa c.  $53^{\circ} 33',5$  N.  $9^{\circ} 48',3$  E.

### 3542. Holland. Hoek van Holland. Radiofyrt oprettet.

(B. a. Z. Nr. 275/3542. 's-Gravenhage 1939.)

I *Berghaven* er paa  $51^{\circ} 58' 40''$  N.  $4^{\circ} 07' 30''$  E. oprettet et Radiofyrt med Bølgelængde 950 m.

Signalet er:

1. Bogstavet é .....	$2\frac{3}{4}$ s.
2. Pause .....	$\frac{1}{2}$ s.
3. Streg .....	$9\frac{7}{8}$ s.

Signalet gives 4 Gange adskilt ved en Pause paa  $\frac{1}{2}$  s., hvorpaa følger en Pause paa 6 s.

Sendetider: I usigtbart Vejr uafbrudt. I klart Vejr ved det 20<sup>m</sup>, 26<sup>m</sup>, 50<sup>m</sup> og 56<sup>m</sup> af hver Time varende i 2<sup>m</sup>.

(Kort Nr. 91.)

### 3543. Holland. Zeegat van Vlissingen. Wielingen atter aabnet for Sejlads. Forbudt Omraade. Sejlanvisning. Undersøgelsestjeneste. Lodstjeneste. Advarsel.

(B. a. Z. Nr. 272/3500. 's-Gravenhage 1939.)

1. *Wielingen* er atter aabnet for Sejlads.

Der er igen oprettet et forbudt Omraade, der begrænses, som følger:

Mod Vest: En Linie gennem Punkterne:

a.  $51^{\circ} 22' 14''$  N.  $3^{\circ} 22' 00''$  E. c.  $51^{\circ} 26' 30''$  N.  $3^{\circ} 19' 50''$  E.

b.  $51^{\circ} 25' 08''$  N.  $3^{\circ} 19' 30''$  E.

Mod Nord: Breddeparallelle  $51^{\circ} 26' 30''$  N.

Mod Øst: Meridianen  $3^{\circ} 31' 00''$  E.

Mod Syd: Kysten fra *Zeeuwisch—Vlaanderen* til Punkt a.

2. Den *hollandske* Fredsafmærkning i *Wielingen* er atter udlagt. Yderligere er til Hjælp for Sejladsen atter foretaget følgende Forandringer i Afmærkningen:

1. En sort, unummereret Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s., er udlagt paa hvert af følgende Steder:

a.  $51^{\circ} 24' 14''$  N.  $3^{\circ} 25' 00''$  E. b.  $51^{\circ} 24' 48''$  N.  $3^{\circ} 29' 44''$  E.

2. Sort Lys- og Fløjtetønde 7 i *Shuissche Hompels* er flyttet til  $51^{\circ} 24' 35''$  N.  $3^{\circ} 27' 57''$  E.

3. Sejladsen gennem det forbudte Omraade kan finde uhindret Sted Dag og Nat, naar man følger efternævnte Anvisning.

Man holder *Nieuwe Sluis* Fyrlinie 84' til man har *Kruishoofd* i 125' (om Natten hvor Fyret skifter fra hvidt til rødt), derefter holdes mellem *Wielingen* røde Lystønde Nr. 3 og *Shuissche Hompels* sorte Lys- og Fløjtetønde Nr. 7 (i hvert Fald ikke N.-ligere end 450 m. N. for den røde Lystønde Nr. 3), hvorefter den E.-ligste sorte Lystønde paa S.-Siden passerer paa Kurs  $75^{\circ}$ . Derefter kan Kursen sættes paa *Vlissingen* Bagfyrt (ved Rodenden af *Westhoofd*, *Koopmanshaven*). Følger man ovennævnte Sejlanvisning, har man overalt Plads til Afdrejningsmanøvrer overfor andre Skibe.

En Afvigelse fra den forannævnte Sejlanvisning udsætter Skib og Mandskab for Fare.

Undersøgelsestjenesten forbliver i Kraft.

Der herske Lodstvang og man kan efter Behag tage en *belgisk* eller en *hollandsk* Lods.

(E. f. S. Nr. 47/3087, 51/3382 og 53/3460 1939.)

- 3544. (P). Belgien. Schelde. Lystønder forandres.**  
 (B. a. Z. Nr. 276/3566. 's-Gravenhage 1939.)  
 I Løbet af den nærmeste Tid vil Fyrkarakteren paa alle Lystønder paa den *belgiske* Del af *Schelde* blive forandret fra Lys med En-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 7<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, til Lys med En-Formørkelser hver 8<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.  
 Inden Forandringen er gennemført kan det forventes at finde begge Fyrkarakterer.  
 c. 51° 20' N. 4° 16' E.
- 3545. England. Themsen Munding. Farligt Omraade.**  
 (B. a. Z. Nr. 273/3527. 's-Gravenhage den 21. November 1939.)  
 Omraadet mellem følgende Punkter:  
 a) 51° 23',<sub>2</sub> N. 1° 35' E. b) 51° 31' N. 1° 21',<sub>1</sub> E. og c) 51° 31' N. 1° 35' E. skal nu betragtes som farligt Omraade.  
 (E. f. S. Nr. 53/3511 1939, Pkt. 1.)
- 3546. England. Themsen Munding og Anduvningen af The Downs. Sejladsforskrifter.**  
 (B. a. Z. Nr. 273/3515. 's-Gravenhage den 21. November 1939.)  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 53/3511 1939, Pkt. 3 meddeles, at den deri givne Anvisning om, at Skibe bestemt for *Themsen* og *The Downs* skal anløbe Fyrskibet *Shipwash* paa c. 52° 02' N. 1° 42' E. og tage Lods fra Lodskutteren, som krydser i *Shipway*, paa Grund af den herskende Usikkerhed og den store Mulighed for pludselige Forandringer, ikke mere kan opretholdes.  
 Ifølge de sidste Oplysninger er Lodskutteren i *Shipway* inddraget.  
 Andre Anvisninger kan ikke gives i Øjeblikket.  
 (E. f. S. Nr. 53/3511 1939.)
- 3547. England. Themsen Munding. Vrag.**  
 (N. t. M. Nr. 2591. London 1939.)  
 To Vrag, der er farlige for Sejladsen, ligger sunket i *Queens Channel* paa henholdsvis 51° 28' 38" N. 1° 25' 20" E. og 51° 27' 45" N. 1° 26' 48" E.
- 3548. England. Seaham Anduvning. Vrag.**  
 (N. t. M. Nr. 2592. London 1939.)  
 Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 54° 50' (00") N. 1° 12' (30") W.
- 3549. Skotland. Firth of Forth. Undervandshindringer udlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 2583. London 1939.)  
 Undervandshindringer er udlagt i et Omraade, der begrænses af en Linie fra *Pettycur* Forbaake paa 56° 03' 42" N. 3° 10' 48" W. 2,<sub>39</sub> Sm i Retningen 155° til *Pallas Rock* Lystønde, derfra 0,<sub>75</sub> Sm i Retningen 81½°, derfra 0,<sub>98</sub> Sm i Retningen 129° til *Herwit* Lys- og Fløjtetønde, derfra 2,<sub>4</sub> Sm i Retningen 0° og derfra i Retningen 303° til Kysten.  
 Ankring indenfor ovennævnte Omraade er forbudt.  
 (Se Tillæg.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 3550. Frankrig. Le Havre Anduvning. Sejladsforskrift.**  
 (B. a. Z. Nr. 274/3532. 's-Gravenhage den 22. November 1939.)  
 Skibe bestemt for *La Basse Seine*, *Le Havre* og *Trouville* maa identificere sig 6 Sm W. for *Cap de la Hève*, der er beliggende paa c. 49° 31' N. 0° 04' E.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 3551. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Jeba Kanal. Fyr forandret.**  
 (B. a. Z. Nr. 266/3427. 's-Gravenhage 1939.)  
*Arlett Point* Fyr paa c.  $11^{\circ} 45' N.$   $16^{\circ} 08' W.$  er forandret og viser nu hvidt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6,5^s$ .  
*Biombo Point* Fyr paa c.  $11^{\circ} 44' N.$   $16^{\circ} 00' W.$  er forandret og viser nu hvidt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $9^s$ .
- 3552. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Ilha de S. Tomé. Lystønde genudlagt.**  
 (B. a. Z. Nr. 268/3457. 's-Gravenhage 1939.)  
 Lystønden SSE. for *Ana Chaves Bank* paa c.  $0^{\circ} 21',1 N.$   $6^{\circ} 46',2 E.$  er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 34/2528 1939.)
- 3553. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Ilha do Principe. Ilheu Bombom. Fyr midlertidigt slukket.**  
 (B. a. Z. Nr. 268/3456. 's-Gravenhage 1939.)  
*Ilheu Bombom* Fyr paa c.  $1^{\circ} 42' N.$   $7^{\circ} 25' E.$ , der viser hvidt og rødt Et-Blink, er midlertidigt slukket.
- 3554. (T). Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Angola. Lobito Bugt. Fyr midlertidigt forandret.**  
 (B. a. Z. Nr. 268/3458. 's-Gravenhage 1939.)  
 Fyret ved E.-Siden af Indsejlingen til *Lobito Bugt* paa c.  $12^{\circ} 19' S.$   $13^{\circ} 37' E.$ , der viste hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink, er midlertidigt forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ . Synsvidden: 14 Sm.
- 3555. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Port Alexandre. Bateman Point. Fyr forandret.**  
 (B. a. Z. Nr. 268/3459. 's-Gravenhage 1939.)  
*Bateman Point* Fyr paa c.  $15^{\circ} 49',2 S.$   $11^{\circ} 48',2 E.$ , der viste rødt, fast Lys, er forandret til at vise hvidt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver  $9^s$ , Lys  $1,2^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1,2^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $3,6^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 7 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:  
 1. Grønt i Pejl. fra  $193^{\circ}$  til  $223^{\circ}$ . 2. Hvidt i Pejl. fra  $223^{\circ}$  til  $193^{\circ}$ .
- 3556. Azorerne. Horta, Ponta Delgada, Terceira. Tidssignal forandret.**  
 (B. a. Z. Nr. 269/3475. 's-Gravenhage 1939.)  
 Tidssignal med elektrisk Lys fra *Horta, Ponta Delgada* og *Terceira*, gives nu 1 Gang om Dagen. Lysene bliver tændt Kl.  $23^t 55^m 00^s$  G. M. T. (Kl.  $21^t 55^m 00^s$  Zonetid) og slukkes Kl.  $0^t 00^m 00^s$  G. M. T. (Kl.  $22^t 55^m 00^s$  Zonetid).  
*Horta*: c.  $38^{\circ} 32' N.$   $28^{\circ} 38' W.$
- 3557. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island Sound. Great Eastern Rock. Tønde omskiftes.**  
 (N. t. M. Nr. 43/2752. Washington 1939.)  
*Great Eastern Rock Buoy I* paa  $41^{\circ} 04' (30'') N.$   $71^{\circ} 49' (15'') W.$  er ombyttet med en Klokketønde.
- 3558. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Little Gull Banke. Oplysning om Mærketønde.**  
 (N. t. M. Nr. 43/2757. Washington 1939.)  
*Little Gull Bank Buoy* paa c.  $38^{\circ} 17' N.$   $75^{\circ} 04' W.$  er udlagt 5495 m  $162^{\circ}$  fra den S.-lige Tank i *Ocean City* i  $6,7$  m Vand.

3559. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Wachapreague Inlet. Oplysning om Klokketønde.  
(N. t. M. Nr. 43/2758. Washington 1939.)  
*Wachapreague Inlet North Entrance* Klokketønde paa  $37^{\circ} 36' (15'')$  N.  $75^{\circ} 35' (00'')$  W. er udlagt 4755 m  $41^{\circ}$  fra Skorstenen paa *Parramore Beach Coast Guard Station*.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

3560. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bugt. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 43/2762. Washington 1939.)  
*Pensacola Fyr* paa c.  $30^{\circ} 21' N.$   $87^{\circ} 19' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $20^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $18^s$ .
3561. Haïti. Port au Prince Havn. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 43/2765. Washington 1939.)  
Et Skib med Ekkolod rapporterer paa c.  $18^{\circ} 36' N.$   $72^{\circ} 42' W.$ ,  $8\frac{3}{4}$  Sm  $130^{\circ}$  fra *Point Fantasque Fyr* at have fundet en Dybde af  $12,8$  m, hvor der i Kortet er angivet  $16,1$  m.  
(E. t. S. Nr. 53/3482 1939.)
3562. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Diego Bugt. Imperial Beach Radiopejlstation midlertidigt nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 43/2770. 1. Washington 1939.)  
*Imperial Beach Radiopejlstation* paa  $32^{\circ} 35' (14'')$  N.  $117^{\circ} 07' (54'')$  W. er indtil videre ude af Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 9/615 1938.)
3563. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Hueneme Fyr slukket. Midlertidigt Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 43/2773. Washington 1939.)  
*Point Hueneme Fyr* paa c.  $34^{\circ} 09' N.$   $119^{\circ} 13' W.$  er slukket indtil videre. Et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ , er tændt c. 200 m  $161^{\circ}$  fra det oprindelige Fyr. Flammens Højde  $10,6$  m. Hvidt Taarn.
3564. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Arena N. Oplysning om Grund.  
(N. t. M. Nr. 43/2774. Washington 1939.)  
En Grund med mindste Dybde af  $10,5$  m ved Middellavvande er fundet 6 Sm  $11\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Point Arena Fyr*.  
 $39^{\circ} 03' (12'')$  N.  $123^{\circ} 42' (54'')$  W.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3565. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Neapel. Forbud mod Sejlads.  
(N. f. S. Nr. 49/46:6. Berlin 1939.)  
Paa Grund af Bjergningsarbejder paa de med Tønder afmærkede Vrag er det Skibe og Fartøjer forbudt at opholde sig i Omraadet mellem *Antemurale Thaon de Revel*, *Diga Foranea Emanuele Filiberto Duca d'Aosta* og Breddeparallellen gennem det paa c.  $40^{\circ} 49',0$  N.  $14^{\circ} 16',7$  E. paa S.-Enden af *Antemurale Thaon de Revel* liggende grønne Fyr med En-Formørkelser.

## 3566. Sicilien. Port Augusta. Sejladsforskrifter.

(N. f. S. Nr. 49/4635. Berlin 1939.)

1. I et Omraade, der begrænses
  - mod N. af Breddeparallel 37° 20' N.
  - S. — — — 37° 04' N.
  - E. — Meridian 15° 25' E. og
  - W. — Kysten,

er Sejlads og Ankring forbudt for alle Handelsskibe og Luftfartøjer af enhver Nationalitet og Størrelse, naar de ikke er bestemt til en Plads indenfor dette Omraade.

2. De Skibe, der er bestemt til en Plads indenfor Omraadet, skal, fra Omraadets E.-lige Grænse, paa Kurs 270° nærme sig Signalstationen paa *Torre Avolos*, der ligger paa c. 37° 12',<sub>6</sub> N. 15° 13',<sub>6</sub> E. Ved Ankomst udfor Stationen skal Nationsflag og Kendings-signal være hejst, og de skal her anmode den militære Myndighed (*Comando Marina*) i Augusta om Tilladelse til Ankring i Omraadet.

Under ugunstige Vindforhold kan Skibe, der venter paa Tilladelse til Ophold indenfor Omraadet, enten ankre i *Porto Xifonica* eller WNW. for *Punta Tuano* (NW.-Pynnten af *Penisola Magnisi*).

3. Imellem Solnedgang og Solopgang er det alle Skibe forbudt at sejle ind i Omraadet undtagen i Tilfælde af Nød; de skal da handle, som anført under 2).

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 3567. Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte Isberetninger.

E. f. S. Nr. 1/68 udgaar og erstattes med:

Naar Forholdene kræver det, udsender Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste:

- 1) Radiotelegrafiske Meldinger angaaende Isforholdene i de *danske* Hovedfarvande. Meldingerne gives i klart Sprog paa *Engelsk* og indledes med Ordet „*Ice-report*“. Udsendelserne finder Sted over *Skamlebæk Radio (OXX)* paa Frekvens 404 k/c (742,<sub>6</sub> m) og gentages en Gang. Udsendelsestiderne er Kl. 1215, Kl. 1730 og Kl. 2300 MET.

Udsendelsen Kl. 1215 indledes med en Beretning i Kode, som bestaar af 6 Hovedgrupper, AA, BB, CC, DD, EE og FF, der hver er delt i 3 Undergrupper. Hver Undergruppe har 6 Cifre og telegraferes som en enkelt Telegramkode, saaledes:

## H o v e d g r u p p e A A.

1. Undergruppe	2. Undergruppe	3. Undergruppe	o. s. v.
JK JK JK	JK JK JK	JK JK JK	

hvor J betegner Isforholdene og K Besejlingsforholdene (se nedenfor).

Beretningen giver Oplysninger om Forholdene paa følgende Steder:

## H o v e d g r u p p e A A.

1. Undergruppe: *Esbjærg*, Adgang — *Limfjorden*, vestlige Indløb — *Skagen Fyr*.
2. — *Læsø Østerby* — *Anholt Fyr* — *Nakkehoved*.
3. — *Sundet ved Helsingør* — *Sundet ved København* — *København*, Adgang.

## H o v e d g r u p p e B B.

1. Undergruppe: *Drogden* — *Køge*, Adgang — *Stevns*.
2. — *Hirsholm* — *Frederikshavn*, Adgang — *Nordre Rønner*.
3. — *Sæby*, Farvandet — *Limfjorden*, østlige Indløb — *Aalborg*, Adgang.



## Hovedgruppe C C.

1. Undergruppe: *Randers Fjord, Indløbet — Fornæs — Hjælm Øst.*
2. — *Farvandet Nord om Samsø — Aarhus, Adgang — Hesselo.*
3. — *Isefjord, Indløbet — Sejersø Vest — Røsnæs Vest.*

## Hovedgruppe D D.

1. Undergruppe: *Store-Bælt ved Romsø — Sprogø Østerrende — Sprogø Vesterrende.*
2. — *Nyborg, Adgang — Store-Bælt ved Omø — Store-Bælt ved Tranekær.*
3. — *Store-Bælt sydlige Adgang — Keldsnor Sydøst — Rødby Havn, Farvandet.*

## Hovedgruppe E E.

1. Undergruppe: *Hyllekrog — Gedser Rev Vest — Gedser Rev Øst.*
2. — *Samsø Syd — Enebærødder Nord — Odense, Adgang.*
3. — *Æbelø — Horsens, Adgang — Vejle, Adgang.*

## Hovedgruppe F F.

1. Undergruppe: *Lille-Bælt ved Fredericia — Lille-Bælt ved Assens — Lille-Bælt, Baagø Vest.*
2. — *Lille-Bælt ved Helmæs — Lille-Bælt mellem Ærø og Als — Flensborg Fjord, Adgang.*
3. — *Møn Fyr — Hammeren Fyr — Rønne, Farvandet.*

## Kodenøgle.

J = Isforholdene.

- 0 Isfrit.
- 1 Løs Sjapis eller Nyis.
- 2 Fastis.
- 3 Drivis.
- 4 Sammenstuvet Sjapis eller tætte Drivisrevler.
- 5 Aaben Rende langs Kysten.
- 6 Svær Fastis.
- 7 Svær Drivis.
- 8 Pakis.
- 9 Ispres, Isskruning.
- x Ingen Melding.

K = Besejlingsforholdene.

- 0 Skibsfart uhindret.
- 1 — uhindret for Dampere, vanskelig for Sejlskibe.
- 2 — vanskelig for svage Dampere, lukket for Sejlskibe.
- 3 — kun mulig for kraftige Dampere.
- 4 — kun mulig for Dampere med Isforstærkning.
- 5 — holdes i Gang ved Isbryder.
- 6 — Brudt Rende i Isen findes.
- 7 — lukket for Tiden.
- 8 — helt ophørt.
- 9 Usigtbart. Forholdene kan ikke bedømmes.
- x Ingen Melding.

Forkortelser. Hvis Is- og Besejlingsforholdene er ens overalt inden for en Hovedgruppe, f. Eks. i AA „isfrit“, Skibsfart uhindret“, afkortes Udsendelsen til AA OO.

Hvis Forholdene er ens for flere Grupperes Vedkommende, f. Eks. hvis CC, DD og EE alle har „isfrit, Skibsfart uhindret“, afkortes Udsendelsen til CC DD EE OO.

Eksempel paa en radiotelegrafisk Isberetning i Kode:

AA 313300 x93442 732326  
 BB 348733 314332 443323  
 CC 433231 333432 233232  
 DD EE 22  
 FF 003231 313322 110000,

der betyder: *Esbjerg* Drivis, Skibsfart uhindret for Dampskibe, vanskelig for Sejlskibe; *Limfjorden*, vestlige Indløb Drivis, Skibsfart kun mulig for kraftige Dampere; *Skagen* Fyr isfrit, Skibsfart uhindret; *Læsø Østerby* ingen Melding, usigtbart; Forholdene kan ikke bedømmes; *Anholt* Fyr Drivis, Skibsfart kun mulig for Dampere med Isforstærkning; *Nakkehoved* sammenstuvet Sjapis eller tætte Drivisrevler, Skibsfart vanskelig for svage Dampere, lukket for Sejlskibe; o. s. v.

- 2) Radiotelefoniske Meldinger angaaende Isforholdene i danske Havne og Farvande. Meldingerne udsendes over Radiospredningsstationerne *København* (255 m) og *Kalundborg* (1250 m)

paa Hverdage Kl. 1050 og Kl. 1656.

— Helligdage Kl. 1120 MET.

og gives paa *Dansk*:

- a) i klart Sprog som almindelig Oversigt,  
 b) i Kode, der giver Oplysninger om Forholdene for enkelte Lokaliteters Vedkommende. Til Forstaaelse af disse Oplysninger i Kode er det nødvendigt, at Lytterne er i Besiddelse af Nedskrivningsskemaer med fornødne Anvisninger. Saa-danne Skemaer forhandles fra Søkort-Arkivet, Toldbodvej, København, i Blokke à 50 Blade for Kr. 1,50 pr. Blok. Tidligere Købere af Blokke kan ved Henvendelse til Søkort-Arkivet gratis faa udleveret Overklæbningsblad (rettet Kodenøgle m. m.) til Blokkens Forside.
- 3) Trykte Isberetninger udfærdiges efter Omstændighederne daglig i en eller to Udgaver og stilles vederlagsfrit til Raadighed, naar de afhentes paa Istjenestens Kontor, Kristiansgade 12, København. Desuden udsendes de til Havnefogeder, Lodserier m. fl. i Provinsen.
- a) Naar kun en Udgave udfærdiges, omfatter den samtlige indtil Kl. 12 indgaaede eller afyttede Meldinger fra *Danmark*, *Norge* og Landene omkring *Østersøen*. Den vil være til Raadighed fra c. Kl. 13. Naar den forsendes med Posten, kan den ikke paaregnes at være Adressater i Provinsen i Hænde før næste Morgen.
- b) Naar to Udgaver udfærdiges, hvilket vil ske, naar der er Ishindringer i de danske Farvande, vil den første kun omfatte danske Meldinger, der er indgaaet før c. Kl. 10. Den vil være til Raadighed fra c. Kl. 11. Denne Udgave befordres telegrafisk til Provinsen, og kan almindeligvis paaregnes at være Adressaterne i Hænde endnu samme Dag.

Anden Udgave vil i et og alt svare til den under a) omtalte eneste Udgave.

De offentliggjorte Meldinger maa alene betragtes som vejledende og medfører intet Ansvar for Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste.

**3568. Britisk Territorialfarvand. Afbenyttelse af Blus forbudt.**

(N. t. M. Nr. 2589. London 1939.)

Brug af Blus (*flare-up lights*) som fastsat i de internationale Søvejsregler, er forbudt i *britisk* Territorialforvand.

(Se Tillæg.)

## Tillæg. Danmark.

### 3569. Store Bælt S.-lige Del. Minespærringer udlagt. Forbudt Sejlomraade. Advarsel.

E. f. S. Nr. 52/3423 og 53/3513 1939 annulleres og erstattes med:

1. Der er udlagt Miner paa dansk Søterritorium i S.-lige Del af *Store-Bælt*.
2. Al Sejlads paa dansk Søterritorium mellem Breddeparallerne  $54^{\circ} 50',5$  N. og  $54^{\circ} 47',6$  N. er forbudt; Skibe og Fartøjer af hvilken som helst Art, der overtræder Forbudet, udsætter sig for den alvorligste Fare.
3. Paa internationalt Søomraade er etableret et 400 m bredt Gennemsejlingsløb, der N. fra er afmærket, som følger:

#### W.-Siden:

- a. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $7,5^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $5,0^s$ , i  $17,0$  m Vand paa  $54^{\circ} 50'$  ( $32'',6$ ) N.  $10^{\circ} 52'$  ( $07'',8$ ) E.
- b. En rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste i 20 m Vand paa  $54^{\circ} 49'$  ( $47'',6$ ) N.  $10^{\circ} 52'$  ( $02'',8$ ) E.
- c. En rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste i 20 m Vand paa  $54^{\circ} 49'$  ( $03'',2$ ) N.  $10^{\circ} 51'$  ( $58'',9$ ) E.
- d. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost i  $16,2$  m Vand paa  $54^{\circ} 48'$  ( $16'',5$ ) N.  $10^{\circ} 51'$  ( $55'',1$ ) E.
- e. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $7,5^s$ , Lys  $5,0^s$ , Mørke  $2,5^s$ , i  $17,0$  m Vand paa  $54^{\circ} 47'$  ( $33'',0$ ) N.  $10^{\circ} 51'$  ( $50'',7$ ) E. |

#### E.-Siden:

- a. En hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $7,5^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $5,0^s$ , i  $15,0$  m Vand paa  $54^{\circ} 50'$  ( $31'',0$ ) N.  $10^{\circ} 52'$  ( $30'',7$ ) E.
- b. En hvid Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost i  $18,8$  m Vand paa  $54^{\circ} 49'$  ( $46'',9$ ) N.  $10^{\circ} 52'$  ( $25'',1$ ) E.
- c. En hvid Stumpstønde med 2 nedadvendte Koste i  $19,5$  m Vand paa  $54^{\circ} 49'$  ( $03'',3$ ) N.  $10^{\circ} 52'$  ( $21'',1$ ) E.
- d. En hvid Stumpstønde med 3 nedadvendte Koste i  $18,0$  m Vand paa  $54^{\circ} 48'$  ( $15'',9$ ) N.  $10^{\circ} 52'$  ( $16'',1$ ) E.
- e. En hvidmalet Lys- og Klokketønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $5,5^s$ , i  $17,0$  m Vand paa  $54^{\circ} 47'$  ( $32'',0$ ) N.  $10^{\circ} 52'$  ( $13'',1$ ) E.
4. c.  $0,5$  Sm N. for Gennemsejlingen er udlagt et Fyrskib mærket „*Nord*“ paa c.  $54^{\circ} 51',0$  N.  $10^{\circ} 52',0$  E. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $30^s$ . Taagesignal: 2 Toner hver  $30^s$ .
5. c.  $0,5$  Sm S. for Gennemsejlingen er udlagt et Fyrskib mærket „*Syd*“. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $1^m$ . Taagesignal: 3 Toner hver  $30^s$ .
6. Skibe, der ønsker at passere Spærreomraadet, bør N. fra anløbe Pladsen  $54^{\circ} 51',0$  N.  $10^{\circ} 52',0$  E., og S. fra Pladsen  $54^{\circ} 47',0$  N.  $10^{\circ} 52',0$  E., paa hvilke Pladser enten Lodshjælp eller Sejlanvisning afventes. For Lodshjælp ydes ingen Betaling.  
(Kort Nr. 140, 142 og 185.)

### 3570. Lille-Bælt S.-lige Del. Minespærringer udlagt. Forbudt Sejlomraade. Advarsel.

E. f. S. Nr. 52/3424, 53/3506 og 53/3514 1939 annulleres og erstattes med:

1. Der er udlagt Miner paa dansk Søterritorium i S.-lige Del af *Lille-Bælt*.
2. Al Sejlads paa dansk Søterritorium er forbudt indenfor et Omraade, der mod N. begrænses af en Linie fra Fyret paa *Mommark* Havns Dækmole til *Skjoldnæs* Fyr og mod S. af en Linie fra *Gammel Pøl* Fyr til Pladsen  $54^{\circ} 54',5$  N.  $10^{\circ} 09',5$  E. og derfra af Breddeparallellen  $54^{\circ} 54',5$  N. til Kysten af *Æro*. Skibe og Fartøjer af hvilken som helst Art, der overtræder Forbudet, udsætter sig for den alvorligste Fare.
3. Paa internationalt Søomraade er etableret et 400 m bredt Gennemsejlingsløb, der N. fra er afmærket, som følger:

## W.-Siden:

- a. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $7,5^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $5,0^s$ , i 32 m Vand paa  $54^\circ 57' (01'',_8)$  N.  $10^\circ 07' (16'',_4)$  E.  
 b. En rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste i  $32,5$  m Vand paa  $54^\circ 56' (21'',_8)$  N.  $10^\circ 07' (46'',_8)$  E.  
 c. En rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste i  $32,5$  m Vand paa  $54^\circ 55' (42'',_8)$  N.  $10^\circ 08' (16'',_5)$  E.  
 d. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost i  $32,5$  m Vand paa  $54^\circ 55' (03'',_7)$  N.  $10^\circ 08' (50'',_9)$  E.  
 e. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $7,5^s$ , Lys  $5,0^s$ , Mørke  $2,5^s$ , i  $32,5$  m Vand paa  $54^\circ 54' (24'',_5)$  N.  $10^\circ 09' (23'',_5)$  E.

## E.-Siden:

- a. En hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $7,5^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $5,0^s$ , i 32 m Vand paa  $54^\circ 57' (05'',_9)$  N.  $10^\circ 07' (35'',_8)$  E.  
 b. En hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost i  $32,5$  m Vand paa  $54^\circ 56' (26'',_8)$  N.  $10^\circ 08' (11'',_9)$  E.  
 c. En hvid Stumtønde med 2 nedadvendte Koste i  $32,5$  m Vand paa  $54^\circ 55' (45'',_9)$  N.  $10^\circ 08' (40'',_9)$  E.  
 d. En hvid Stumtønde med 3 nedadvendte Koste i  $32,5$  m Vand paa  $54^\circ 55' (09'',_9)$  N.  $10^\circ 09' (14'',_8)$  E.  
 e. En hvidmalet Lys- og Klokketønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $5,5^s$ , i 32 m Vand paa  $54^\circ 54' (30'',_4)$  N.  $10^\circ 09' (46'',_6)$  E.  
 4. c.  $0,5$  Sm NNW. for Gennemsejlingen er i 28 m Vand udlagt et Fyrskib mærket „Nord“ paa  $54^\circ 57' (30'')$  N.  $10^\circ 07' (12'')$  E. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $30^s$ . Taagesignal: 2 Toner hver  $1^m$ .  
 5. c.  $0,5$  Sm SSE. for Gennemsejlingen er i 31 m Vand udlagt et Fyrskib mærket „Syd“ paa  $54^\circ 54' (02'')$  N.  $10^\circ 09' (54'')$  E. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver  $30^s$ . Taagesignal: Et-Stød hver  $1^m$ .  
 6. Skibe, der ønsker at passere Spærreområdet, bør N. fra anløbe Pladsen  $54^\circ 57',_5$  N.  $10^\circ 07',_2$  E. og S. fra Pladsen  $54^\circ 54',_9$  N.  $10^\circ 09',_8$  E., paa hvilke Pladser enten Løds-hjælp eller Sejlansvisning afventes. For Løds-hjælp ydes ingen Betaling.  
 (Kort Nr. 170, 154, 152, 152 og 185.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 3571. (P). Danmark. Jyllands W.-Kyst. Afmærket Løb til Graadyb. Afmærkning forandres.

Den 8. December d. A. eller snarest derefter foretages følgende Forandringer i Afmærkningen af *Nordmands Dyb* og *Søren Bonbjergs Dyb*:

1. En rød- og hvidstribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $7\frac{1}{2}^s$ , Blink  $2\frac{1}{2}^s$ , Mørke  $5^s$ , udlægges paa  $55^\circ 36',_8$  N.  $7^\circ 50',_5$  E., c. 3 Sm  $33^\circ$  fra Lys- og Fløjtetønden *Slugen N.*
2. Hvid Lystønde *Søren Bonbjergs Knob N.* paa  $55^\circ 34' (18'')$  N.  $7^\circ 58' (20'')$  E. inddrages.

(E. f. S. Nr. 41/2737 1939. Pkt. II, a. Kort Nr. 93 og 94.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 3572. Belgien. Vigtige Radioudsendelser for Søfarten.

(A. a. N. Nr. 11/1. Bryssel 1939.)

1. *Ostende* Radiostation udsender 3 Gange om Dagen pr. Radiotelegraf vigtige Meddelelser for Skibsfartens Sikkerhed i Nærheden af den *belgiske* Kyst, saasom Forandringer ved Fyrbelysning og Afmærkning, Hindringer for Sejladsen, Farer, Sejladsforskrifter udsendt af *Belgien* eller af Nabolandene.

Udsendelserne finder Sted til følgende Tider: Kl. 0900, Kl. 1600 og Kl. 2200 G.M.T. Særdeles vigtige Meddelelser gentages 1 Maaned, mindre vigtige Meddelelser 3 Dage. En Skibsfører, der mener at have konstateret en Fejl ved Afmærkningen, kan altid anmode *OST* om en Gentagelse af en allerede forud udsendt Oplysning.

Kaldesignal: *OST*.

Frekvens for Udsendelse: 500 kc/s (600 m).

— - Forbindelse: 435 kc/s (690 m).

2. Pr. Radiotelefoni udsender Stationen mellem det 20. og det 30. Minut af hver lige Time Døgnet rundt Meddelelse om drivende Miner, Minefelter etc.

Frekvens: 2082 kc/s (144 m).

## Ekstra Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3573. (T). Danmark. Limfjorden Tyborøn Kanal A. Lystønde drevet.

Lystønden *Tyborøn Kanal A.* er drevet c. 1000 m S. efter og ligger paa N.-Siden af Løbet paa c. 56° 42' N. 8° 14',<sub>1</sub> E. Tønden vil snarest blive bragt paa Station.

3574. (T). Norge. Oslofjorden. Drobakgrunnen Lys- og Klokketønde midlertidigt inddraget.

(K. f. F. Nr. 29. Oslo 1939.)

*Drobakgrunnen* Lys- og Klokketønde paa c. 59° 39',<sub>9</sub> N. 10° 37',<sub>6</sub> E. er midlertidigt inddraget. Paa Pladsen er udlagt en sort Stage uden Topbetegnelse.

3575. (T). Norge. Skagerrak. Lyngør Fyr midlertidig formærket.

(K. f. F. Nr. 29. Oslo 1939.)

*Lyngør Fyr* paa c. 58° 38',<sub>1</sub> N. 9° 09',<sub>4</sub> E. er midlertidigt formærket i Pejling fra c. 88° til c. 106°.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3576. Nordsøen. Langstone NE. Minefare.

(Meddelelse fra Handelsministeriet den 28. November 1939.)

Formentlig minefarligt Omraade i *Nordsøen* paa c. 55° 50' N. 1° 20' W., c. 12—16 Sm NE. for *Longstone Fyr*. Radius formentlig 2 Sm.

3577. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidigt slukket.

Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. 56° 43' N. 8° 10' E. er for Tiden slukket. Den vil snarest blive bragt i Orden.

3578. (T). Danmark. Jyllands W.-Kyst. Afmærket neutralt Løb. Lystønde midlertidig slukket.

Den rødinalede Lys- og Fløjtetønde A, som viser hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>. paa 56° 00' (00") N. 8° 01' (40") E. er slukket. Den vil snarest blive bragt i Orden.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

3579. Sundet S.-lige Indgang. Minespærring udvidet. Oplysning om Grænser. Oplysning om de neutralt Løb S. for Falsterbo. Advarsel.

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 50/3324 1939 meddeles, at det deri omtalte udvidede Minefelt nu er etableret.

De nye Endepunkter for Fareomraadet er følgende:

- |  |   |
|--|---|
| 1. 55° 19', <sub>5</sub> N. 13° 00' E.               | 5. 55° 15', <sub>5</sub> N. 12° 46' E.                |
| 2. 55° 14', <sub>5</sub> N. 13° 00' E.               | 6. 55° 18', <sub>7</sub> N. 12° 46' E.                |
| 3. 55° 04' N. 12° 34' E.                             | 7. 55° 20', <sub>05</sub> N. 12° 53', <sub>4</sub> E. |
| 4. 55° 05', <sub>5</sub> N. 12° 21', <sub>3</sub> E. | 8. 55° 19', <sub>75</sub> N. 12° 54', <sub>8</sub> E. |

Fra Pkt. 6 til Pkt. 7 er Grænsen for Fareomraadet en Cirkelbue af 3 Sm Radius med Centrum i *Måkläppens* S.-Pynt, fra Pkt. 7 til Pkt. 8 er Grænsen en Cirkelbue af 3 Sm Radius med Centrum i *Segelskären*.

2. Angaaende de neutralt Sejløb S. for *Falsterbo* meddeles:

a. Det tidligere 8 m-Løb N. for Minefeltet er nu ufarbart, da det ligger S. for Feltets N.-Grænse.

b. Det først afmærkede 5 m-Løb kan kun benyttes med den største Forsigtighed, da Løbets S.-Grænse ligger meget tæt ved Minefeltets N.-Grænse.

3. Den 26. November d. A. udsendtes følgende Advarsel over *svenske* Radiostationer:

Paa Grund af haardt Vejr og Vindforholdene iøvrigt findes Minefare i 5 m-Løbet S. for *Falsterbo*. Søfarten advares imod at befare dette Løb, indtil Minekontrol har været iværksat. Meddelelse herom vil blive udsendt, saasnart Kontrollen har kunnet iværksættes.

4. Det tilraades, inden man ønsker at benytte 5 m-Løbet, at søge Oplysning om Forholdene hos Lodskaptajnen i *Malmö* eller *Trelleborg*.

(E. f. S. Nr. 50/3324 1939. Kort Nr. 132, 130, 187 og 188.)

3580. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af Store-Bælt og Lille-Bælt.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 28. November d. A. udstedt nedenstaaende Bekendtgørelse:

### § 1.

Det forbydes paa Grund af udlagte Minespærringer at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign.

1) i *Store-Bælt* paa *dansk* Søterritorium mellem Breddeparallelernerne 54° 50',<sub>5</sub> N. og 54° 47',<sub>5</sub> N.,

2) i *Lille-Bælt* paa *dansk* Søterritorium indenfor et Omraade, der mod Nord begrænses af en Linie fra Fyret paa *Mommark* Havns Dækmole til *Skjoldnæs* Fyr og mod Syd af en Linie fra *Gammel Pal* Fyr til Pladsen 54° 54',<sub>5</sub> N. 10° 09',<sub>5</sub> E. og derfra af Breddeparallelenn 54° 54',<sub>5</sub> N. til Kysten af *Æro*.

### § 2.

Redskaber, der er udsat indenfor de i § 1 nævnte Omraader, skal — efter nærmere Aftale med den paa Stedet værende kommanderende Søofficer — snarest fjernes.

## § 3.

Overtrædelse af Bestemmelserne i nærværende Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøde fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf.

## § 4.

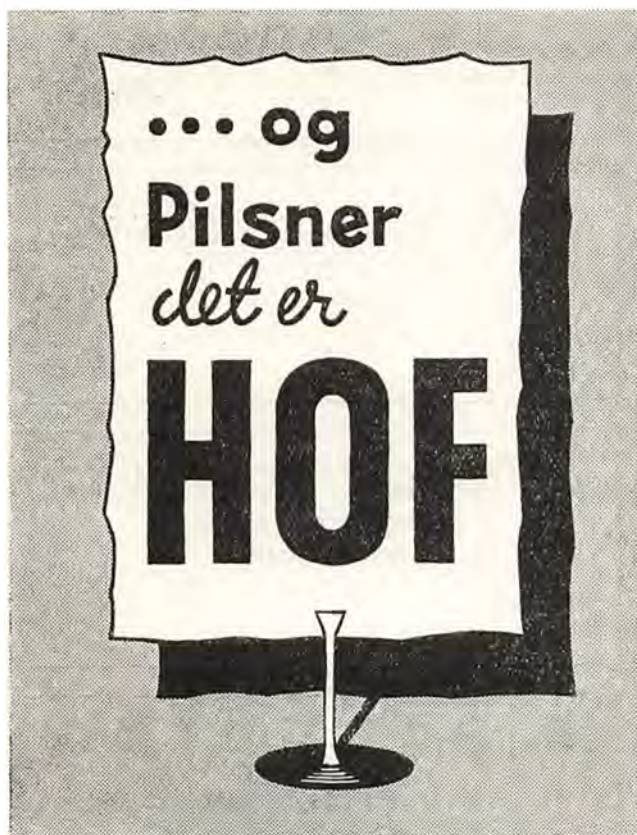
Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
**Pilsner**  
*det er*  
**HOF**



## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



**ALFRED OLSEN & CO. A/S**  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

NEW EDITION

### *Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## **JAN M. LYNGBY**

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

FREDERICIA

**CHR. JENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
SØBORG**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1878)

FREDERICIA

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

HORSSENS

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.  
Maritime**WILH. CHR. BECH**

Indeh. AAGE RASMUSSEN

HORSSENS

Telefon 23-24-34  
Statstelefon 5Telegram-Adresse:  
BROKERBECH**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
UTZON**HANS OLESENS Eftf.**

Indeh. BJØRN FINSEN

HORSSENS

Telefon 45-204  
Statstelefon 10Telegram-Adresse:  
OLESENS

ASSENS

KALUNDBORG

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ

BANDHOLM

KOLDING

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
HOVMAND**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORRETNING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

ESBJERG

KORSØR

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

KORSØR

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

MARIAGER

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING**

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

ESBJERG

Telgr-Adr.  
LauritzenTelefon: 3  
822**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

NAKSKOV

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## FRA UGE TIL UGE

### FINLAND

Alt andet skubbes i disse Dage til Side for Begivenhederne i Finland. Det oprørende Overfald paa et fredeligt og neutralt Land, der kun ønsker dette ene at leve i Fred til alle Sider, har vakt hele Verdens dybeste Harm. Det er et af Nordens Folk, der her angribes uden Grund. En Verden følger i Beundring Finlands heltemodige Kamp, men først og fremmest følger vi her i Danmark — som i de andre nordiske Lande — med dyb Bevægelse og den oprigtigste Sympati den Kamp, der føres af en Broder i Nød.

### TABENE TIL SØS

Det er meget vanskeligt at faa de fra de to krigsførende Magter opgivne Tal over Tabene til at stemme. Vi har sidste Gang bragt Tal fra engelsk Side og skal — neutrale som vi er — denne Gang bringe Opgørelsen fra tysk Side.

Tabene af de paa England sejltende fjendtlige og neutrale Handelsskibe er steget yderligere. I Tiden fra Krigens Begyndelse og til den 29. November 1939 er der ved Undervandsbaade eller Miner blevet sænket: a) Ifølge allerede bekræftede Meddelelser 162 Skibe paa 639.689 Br.-Reg.-Tons, deraf 52 neutrale Skibe paa 185.248 Br.-Reg.-Tons. b) Ifølge yderligere Meddelelser 32 Skibe paa 96.079 Br.-Reg.-Tons, deraf 16 neutrale Skibe paa 39.321 Br.-Reg.-Tons. Derved er de samlede Tab siden Krigens Begyndelse steget til 194 Skibe paa 735.768 Br.-Reg.-Tons.

Med en særlig høj Procentsats er Tankskibene repræsenteret blandt Skibene. Den samlede Tanktonnage udgør 150.867 Br.-Reg.-Tons med en gennemsnitlig Tonnage for det enkelte Tankskib paa 7.500 Br.-Reg.-Tons.

### BLOKADEFORANSTALTNINGER

Handelsministeriet meddeler: Gennem Udenrigsministeriet har man fra det danske Gesandtskab i London modtaget Indberetning vedrørende Hovedindholdet af et af den britiske Regering den 28. d. M. udstedt Dekret.

Indberetningen lyder i Oversættelse saaledes:

1. Ethvert Handelsskib, som efter den 4. December 1939 er afsejlet fra fjendtlig Havn, herunder Havne i et af Fjenden okkuperet eller kontrolleret Territorium, vil kunne blive stillet overfor Kravet om i britisk eller allieret Havn at skulle udlosse alle ombordværende Varer, som maatte være indladet i fjendtlig Havn.
2. Ethvert Handelsskib, som efter den 4. December 1939 er afsejlet fra anden Havn end fjendtlig Havn, og som har Varer af fjendtlig Oprindelse eller Ejendom om Bord, vil kunne beordres til at udlosse saadanne Varer i britisk eller allieret Havn.
3. Varer, som er udlosset i britisk Havn, vil blive anbragt under Opsyn af Chefen for Priseretten og vil — medmindre Retten bestemmer, at de skal rekvireres til Brug for Regeringen — blive tilbageholdt eller solgt paa Rettens Foranstaltning. Modværdien af de saaledes afhændede Varer vil blive indbetalt til Priseretten. Forsaavidt angaar saadanne Beløb samt Varer, der er blevet tilbageholdt, men ikke solgt, vil der ved Fredsslutningen blive truffet saadanne Bestemmelser, som Priseretten efter Omstændighederne maatte anse for rimelige. Dette hindrer dog ikke, at der til ethvert Tidspunkt vil kunne blive Tale om Udbetaling fra Priseretten af saadanne Beløb eller om Frigivelse af Varer af enhver Art, a. saafremt det godtgøres for Retten, at Varerne var

overgaaet til neutral Ejendom før den 28. November 1939, eller

- b. saafremt den dertil bemyndigede britiske Embedsmands Tilladelse foreligger.
4. Den i Priseretssager fulgte Lov og Praksis vil saavidt muligt ogsaa blive fulgt i alle Sager, der maatte opstaa som Følge af nærværende Forordning.

### Fransk Dekret.

Handelsministeriet meddeler:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det danske Gesandtskab i Paris modtaget følgende Telegram angaaende et af den franske Regering den 27. d. M. udstedt Dekret:

»Franske Myndigheder kan kræve Udlosning i fransk eller allieret Havn af Varer indladet i fjendtlig Havn, ligesom Udlosning kan kræves af Varer indladet i ikke fjendtlig Havn, naar de er af fjendtlig Oprindelse eller Provenance eller fjendtlig Ejendom. Udlosning kan dog kun kræves, naar Skibet har forladt Indladningshavn efter 4. December 1939. Opbragte Varer behandles som Priser, men Blokadeministeriet kan til enhver Tid beordre Varernes Frigivelse eller Betaling af Værdien, navnlig naar det godtgøres, at Varerne er blevet neutral Ejendom inden 28. November. Med fjendtligt Territorium ligestilles Territorier besat eller kontrolleret af Fjenden. Som fjendtlig betragtes al Ejendom tilhørende Personer befindende sig paa fjendtligt Territorium.«

Fra fransk Side meddeles:

Den af de allierede Regeringer truffne Bestemmelse om at tage Forholdsregler mod Fjendens Udførsel, vil for Skibe, der kommer fra Tyskland eller fra Tysklands Nabolande, medføre Forpligtelse til at underkaste sig de samme Kontrolforanstaltninger, som gælder for Skibe paa Vej til disse Lande.

Det tilraades Skibsrederne at give Førerne af deres Skibe Ordre til at anløbe de eksisterende franske Kontrolhavne (Dunkerque, Le Havre, Marseille og Oran) eller en anden Kontrolhavn (Kirkwall, Weymouth, The Downs, Malta, Haifa, Port-Said og Gibraltar).

Skibe, som ikke frivilligt anløber en af disse Kontrolhavne, vil kunne beordres til Kontrolhavn for Undersøgelse.

Der vil blive truffet alle Foranstaltninger til at undgaa unødvendige Forsinkelser for Skibene.

Varer, som udlosses i de franske Havne, fordi de er fremstillet af eller hidrører fra Fjenden eller er dennes Ejendom, vil blive anbragt under Prisemyndighedernes Opsyn, medmindre Komitéen for Kontrol med Kontrabande og fjendtlig Eksport (le Comité de Contrôle de la Contrebande et des Exportations ennemies) maatte træffe Bestemmelse om deres Rekvision og Bortsalg. I saa Tilfælde vil Modværdien blive deponeret i »la Caisse des Dépôts et Consignations«.

Tilbageholdte Varer eller deres Modværdi skal forblive i de franske Myndigheders Varetægt indtil Fredsslutningen; der vil da for disses Vedkommende blive truffet saadanne Bestemmelser, som Priseretnet (le Conseil des Prises) maatte skønne rimelige.

Blokadeministeriet vil dog paa Indstilling af Komitéen for Kontrol med Kontrabande og Fjendens Udførsel til ethvert Tidspunkt kunne træffe Bestemmelse om Varernes Tilbagelevering og om Udbetaling af deres Modværdi, navnlig i Tilfælde, hvor det godtgøres, at Varerne er blevet neutral Ejendom før den 28. November 1939.

For at Andragender, der i det omhandlede Øjemed rettes til Blokadeministeriet, kan tages op til Undersøgelse, vil det i alle Tilfælde være nødvendigt, at de omhandlede Varer tilhører neutrale Ejere. Det kræves endvidere:

- A. Enten at Varerne er blevet indladet i et Skib, for hvilket der i den sidste neutrale Havn, som det har anløbet, er udstedt Udklaringsstilladelse før den 11. December 1939,
- B. Eller at Varerne er blevet indladet i et Skib, for hvilket der i den sidste neutrale Havn, som det har an-

løbet, er blevet udstedt Udklaringsstilladelse før den 1. Januar 1940 og er blevet solgt ved en inden den 28. November 1939 underskrevet Kontrakt, der pålægger Køberen Forpligtelse til at overtage Varerne og betale Købesummen for disse senest ved Indladningen.

Endelig skal Andragenderne være ledsaget af de nødvendige Bevisligheder.

For at undgå Forsinkelser til Skade for de interesserede, henstilles det til disse at foranledige udstedt Oprindelsesbeviser af et fransk eller af et britisk Konsulat i Afsendelseslandet.

Disse Beviser, som bør ledsage de indladede Varer, vil i høj Grad lette Kontrollen, hvorfor det indtrængende tilrådes Skibsrederne ikke at modtage nogen Ladning, der ikke er ledsaget af saadanne Beviser.

## DE NEUTRALE OG BLOKADEN

Selvfølgelig har de nye Blokadebestemmelser givet Anledning til Protest fra de neutrale Side, saaledes har ogsaa de nordiske Lande protesteret i London. Norges Gesandt i London har rettet en Henvendelse til den britiske Regering, hvori det bl. a. fremhæves, at den norske Regering ikke kan se, at en saadan Bestemmelse er hjemlet i Folkeretten, og at den heller ikke kan se, at den britiske Regering som Grund for den bebudede Forholdsregel har paabaabt sig nogen Folkeretsregel.

Idet Regeringen har taget Forbehold om Erstatning for ethvert Tab, som Gennemførelsen af den nævnte Bestemmelse maatte medføre for norsk Skibsfart, har Regeringen indtrængende henstillet til den britiske Regering at tage Sagen op til fornyet Overvejelse fra den internationale Rets Synspunkt og afstaa fra at gennemføre Bestemmelsen.

I Anledning af, at den franske Regering har truffet lignende Bestemmelse som den britiske Regering, har Regeringen ogsaa instrueret Norges Gesandt i Paris om at rette en lignende Henvendelse til den franske Regering.

Det japanske Udenrigsministerium har gjort den franske Regering Forestillinger i Anledning af Planen om Beslaglæggelse af den tyske Eksport, meddeler Domei, der tilføjer, at en lignende Demarche er foretaget overfor Storbritannien.

I London har en Repræsentant for Ministeriet for økonomisk Krigsførelse erklæret, at selv om de neutrale skulde forsøge paa at lade deres Skibe med tyske Varer konvojere af Krigsskibe, vilde det ikke ændre Storbritanniens lovlige Ret til at undersøge saadanne Skibe efter tyske Varer.

Fra Haag meldes:

Officielt erfares, at der ikke for Tiden er nogen Hensigt om at lade hollandske Fragtdampere konvojere med Krigsskibe.

Officielt meldes: Den hollandske Regering har som bekendt nedlagt energisk Protest overfor den britiske Regering umiddelbart efter, at den fik Kendskab til Planerne om at beslaglægge Varer af tysk Oprindelse ombord i neutrale Skibe. De officielle Instanser overvejer nu Ordlyden af den kongelige Forordning, og der ventes snart at ville finde en ny Demarche Sted fra den hollandske Regerings Side.

I 1. Kammer udtalte Ministerpræsident de Geer, at Holland ogsaa har nedlagt Protest i Paris mod Repræsentationplanen.

I engelske Kredse anslaa man nu Antallet af tyske Handelsskibe, som enten er bundet i Havne over hele Verden eller befinder sig paa Havets Bund, til 407. Det fremhæves, at de Skibe, som er bundet i fremmede Havne, er af ligesaa lidt Nytte for Tyskland, som hvis de var blevet torpederet. Disse 407 Skibe repræsenterer i Følge »Daily Express«s Opgivelser en Sjattedel af hele den tyske Handelsflaade, og det menes, at de tyske Skibsredere alene i Havnepenge har maattet betale over en Million Lstr. for de Skibe, som er bundet i fremmede Havne.

England følger omhyggelig alle disse tyske Skibes Bevægelser, hedder det, og man er fra Dag til Dag klar over, hvor de opholder sig. Saaledes mener Bladet at vide, at der opholder sig 73 tyske Skibe i Vigo og de omliggende Farvande, 47 opholder sig i Farvandet ved den mexicanske Golf og 31 i Farvandene i det fjerne Østen.

I Forbindelse med Ikrafttrædelsen af den nye engelsk-franske Blokade har man i engelske Kredse beskæftiget sig meget med den Indflydelse, den nye Blokade overfor den tyske Eksporthandel kan faa for de neutrale Landes Handel. Man nærer i engelske Kredse den Opfattelse, at de neutrale i Stedet for at lide under Blokaden vil komme til at høste Fordel deraf. Det fremhæves nemlig, at Afbrydelsen af Tysklands Eksport vil aabne talrige nye Markeder, hvor de neutrale Lande vil kunne placere deres Industriprodukter. Yderligere mener man at vide, at de neutrale Landes Handel vil komme til at foregaa lettere efter den nye Blokades Ikrafttræden, naar blot deres Skibe er forsynet med de særlige Certifikater, som udstedes af de engelske og franske Generalkonsuler i neutrale Lande. Endvidere paapeger man fra engelsk Side den Forskel, der bestaar mellem Blokadesituationen under Slutningen af den sidste Krig, og den, der bestaar fra Mandag, idet de neutrale Skibe under de herskende Bestemmelser ikke vil blive opbragt, men deres Ladninger vil blive holdt tilbage, indtil Krigen er forbi.

I Udenrigsministeriet i Washington er man for Tiden ved at undersøge Mulighederne for at lempe Neutralitetsloven for at tillade amerikanske Varer at blive ført til et neutralt Land over et krigsførende Lands Havn.

## DEN BRITISKE HANDELSSTATISTIK

Af den nu offentliggjorte britiske Handelsstatistik fremgaar det, at Værdien af Storbritanniens samlede Indførsel i Oktober Maaned androg 61.841.464 Lstr. imod 79.078.903 Lstr. i Oktober 1938, d. v. s. en Nedgang paa 22 pCt. Værdien af Udførselen af britiske Varer i Oktober Maaned beløb sig til 24.622.840 Lstr., sammenlignet med 42.559.996 Lstr. i det tilsvarende Tidsrum forrige Aar, eller en Nedgang paa ca. 42 pCt. Re-Eksporten i Oktober Maaned udviste en Nedgang paa ca. 63 pCt. i Sammenligning med 1938, nemlig fra 5.445.983 Lstr. til 1.998.146 Lstr.

Sammenligner man Tallene fra September og Oktober Maaned, ses det, at Importen er steget fra 49,9 Mill. Lstr. til 61,8 Mill. eller med ca. 24 pCt., og Eksporten fra 23,1 Mill. til 24,6 Mill. eller med ca. 7 pCt., medens Re-eksporten udviser en Nedgang paa 372.532 Lstr. fra 2.370.678 Lstr. til 1.998.146 Lstr.

## NORSKE SKIBSALG SIDEN KRIGENS BEGYNDELSE

Det viser sig, at der siden Krigens Udbrud har været et meget stort Fald i Omsætningen af Skibe i Forbindelse med Norge, ligesom de Skibe, som er blevet solgt, væsentlig er ældre Skibe med forholdsvist smaa Kapitaludlæg, hedder det i R. S. Platou A/S's sidste Rapport fra Oslo.

I September omsattes 15 Skibe med en samlet Dødvægt af ca. 100.000 Tons, gennemsnitlig Alder ca. 13 Aar. Heraf er 8 Skibe paa ca. 85.500 Tons d.w. (7 af dem var Tankskibe) solgt til Udlandet, mens et Skib paa ca. 5000 Tons er indkøbt fra Udlandet, og 6 Skibe paa 9.500 Tons d.w. er omsat indenfor Landet.

I Oktober var Totalomsætningen 14 Skibe med en samlet Dødvægt af 55.500 Tons og gennemsnitlig Alder ca. 18 Aar. Heraf er 3 Skibe paa 33.500 Tons d.w. solgt til Udlandet og 11 Skibe paa ca. 22.000 Tons d.w. omsat indenfor Landet.

I November har Totalomsætningen været 8 Skibe med en samlet Dødvægt af ca. 25.000 Tons, gennemsnitlig Alder ca. 21 Aar. Heraf er 1 Skib paa ca. 10.200 Tons d.w. solgt til Udlandet, mens 1 Skib paa ca. 4200 Tons d.w. er indkøbt fra Udlandet og 4 Skibe paa ca. 8.100 Tons d.w. er omsat indenfor Landet.

## STORT SKIBSBYGNINGSPROGRAM

Rederiet J. Lauritzen meddeler, at det saa snart Krigen er afsluttet, har et fuldfærdigt Skibsbygningsprogram, der omfatter ikke mindre end 20 Skibe, nemlig 5 Dampere paa hver 2,900 Tons d.w., 10 Dampere paa hver 3,400 Tons og 5 Motorskibe paa hver 4,500 Tons. De nye Skibe skal være af en saadan Type, at de med Lethed kan bygges paa danske Værfter.

Det er et stort og glædeligt Initiativ, der her er vist, og forhaabentlig vil det ikke vare altfor længe, før disse Planer kan realiseres.

## MINEFAREN I STOREBÆLT

Trafikminister Axel Sørensen gav i Gaar i Finansudvalget under et Samraad en Række Oplysninger om Minefaren ved Statsbanernes Overfarter.

Ministeren fremhævede stærkt, at Faren kun var ringe. Om Dagen var det muligt fra Færgerne at se løsevne Miner i stor Afstand, saaledes at man vilde være i Stand til at undgaa at møde de uhyggelige Ødelæggelsesapparater. Værre var det naturligvis om Aftenen og om Natten, og der er derfor truffet Beslutning om, at efter den 10. December vil Lynlogene ikke længer blive ført over Storebælt om Aftenen. De Rejsende maa fremtidigt staa af Togene i Nyborg og Korsør efter Mørkets Frembrud. Desuden vil Færgerne ved Storebælt blive forsynet med saa meget Redningsmateriel, at der er tilstrækkeligt til alle Rejsende, og indtil dette er sket, vil der kunne blive Tale om at indskrænke Antallet af de Rejsende, der over-

føres med de enkelte Færger, saaledes at der ikke medtages flere, end der er Redningsmateriel til.

Imidlertid understreger Ministeren paany kraftigt, at Faren for Drivminer i Storebælt i Virkeligheden er meget ringe, og det er kun for at skabe den størst mulige Sikkerhed for de rejsende, at man nu skrider til at indføre disse Forholdsregler. I Almindelighed vil en Mine, der river sig løs fra sin Fortøjning, samtidig desarmere sig selv.

Ved Storstrømbroen har det vist sig, at Strømforsøholdene sikrer Broen, saa at drivende Miner føres bort fra Bropillerne.

## BRÆNDSLS-SITUATIONEN

Det af Det erhvervsøkonomiske Raad nedsatte Brændselsnævn har afholdt Plenarmøde. Nævnet behandlede forskellige Indstillinger til Det erhvervsøkonomiske Raad, bl. a. vedrørende en forøget Hugst i Skovene og Spørgsmaalet om Fastsættelse af Maksimalpriser paa Brænde. Endvidere behandlede Spørgsmaalet om den mest hensigtsmæssige Anvendelse af Brunkullejerne.

Endelig omtaltes paa Mødet de Forhandlinger, som finder Sted vedrørende Spørgsmaalet om Fastsættelse af Maksimalavance paa udenlandsk Brændsel.

Paa Mødet blev givet en Oversigt over Landets Forsyning med udenlandsk Brændsel og over Mulighederne for en forøget Produktion af indenlandsk Brændsel, som under eventuelle valuta- og transportmæssige Vanskeligheder i Fremtiden kan blive af væsentlig Betydning for Brændselsforsyningen i Landet.

## MEDDELELSER FRA DANSK

### Nævnskendelse

Den 30. November blev der i Arbejdsgiverforeningen afsagt følgende Nævnskendelse:

I Henhold til Pkt. IV, 2 i den mellem Dansk Arbejdsgiverforening og De samvirkende Fagforbund indgaaede Overenskomst af 31. Oktober 1939 vil der for Dansk Dampskibsrederiforenings Omraade, hvor Mandskabet delvis aflønnes med Kost og Logi, være at optage særlig Forhandling om paagældende Lønordnings Tilpasning for vedkommende Fag.

Da der under de mellem Parterne førte Forhandlinger ikke har kunnet opnaas Enighed om Lønordningens Tilpasning, afsiger det i Henhold til Overenskomstens Pkt. I B nedsatte Nævn, som efter Overenskomstens Pkt. V er beføjet til endelig at afgøre Tvilsspørgsmaal om de under Overenskomstens Pkt. IV, 2 nævnte Spørgsmaal enstemmig følgende Kendelse:

Den i fornavnte Overenskomst indeholdte Lønordning vil for Dansk Dampskibsrederiforenings Omraade være at gennemføre paa følgende Maade:

Søfyrbødere, Kullempere, Radiotelegrafister o. lign. faar pr. Maaned et Dyrtdstillæg pr. Point af Kr. 2,15, hvilket giver Kr. 12,90 efter det nuværende Pristal.

Baadsmænd, Tømmermænd, Matroser og Letmatroser faar henholdsvis Kr. 2,25 og Kr. 13,50.

Jungmænd og Drengene faar henholdsvis Kr. 1,00 og Kr. 6,00.

Daglonsarbejdere faar 0,85 Øre pr. Point pr. Time, efter det nuværende Dyrtdstillæg 5 Øre. Det samme gælder Nattevagter paa oplagte Skibe.

Overarbejdstimer betales med henholdsvis 2½ Øre pr. ½ Time og 5 Øre pr. Time, jfr. Overenskomsternes Bestemmelser.

Overarbejde for Ungmænd ved Daglonsarbejde betales med 0,35 Øre pr. Point pr. Time, efter det nuværende Dyrtdistal 2 Øre.

Ved fremtidige Reguleringer følges de foranstaaende Regler, og saaledes at Tal under 0,5 Øre bortfalder, medens Tal paa 0,5 Øre og derover forhøjes til helt Tal.

For Mandskab paa Bugserbaade, Kulelevatorer o. lign. Fartøjer, som er lønnet med fast Løn + et Beløb i Kostpenge, eller har Kostpenge inkluderet i deres Maanedsløn, gælder Overenskomsten af 31. Oktober 1939.

Foranstaaende Tillæg træder for de maanedslønnedes Vedkommende i Kraft fra og med November Maaned, for de daglønnedes Vedkommende fra og med den Lønningsuge, hvori Mandag den 13. November indgaar.

Vedrørende Spørgsmaalet om Dyrtdstillæg til Mandskabet i Bugserbaade, Kulelevatorer og lignende Fartøjer, da skal dette for Baadsmænd, Tømmermænd, Matroser og Letmatroser, Fyrbødere og Lempere samt Radiotelegra-

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

sister ydes med 5,1 Øre i Timen pr. præsteret Arbejdstime og for Ungmænd og Drengene med 2,1 Øre pr. præsteret Arbejdstime.

Dyrtdstillægget opgøres som et samlet Beløb pr. præsterede Arbejdstimer i Maanedens Løb. I det samlede Beløb bortkastes Brøker under 0,5, medens Brøker paa 0,5 og derover forhøjes.

Af ovennævnte Dyrtdstillæg ydes ikke Krigstillæg, men derimod Feriepenge.

De i 1938 aftalte Overenskomster forbliver iøvrigt uforandret.

Trykte Tillæg vil snarest blive udsendt.

Forhandlinger har i disse Dage fundet Sted mellem Rederiforeningen og Dansk Sø-Restaurantforening, og i nær Fremtid forhandles der ogsaa med de andre Organisationer.

### Neutralitetsbestemmelser i amerikanske Farvande

Vedrørende Neutralitetsbestemmelser i de amerikanske Forenede Stater meddeler Udenrigsministeriet, at man fra det herværende amerikanske Gesandtskab har modtaget en Note, hvori det meddeles, at Gesandtskabet er blevet telegrafisk instrueret af sin Regering om at notificere den danske Regerings Artikel 14 (a) i den amerikanske Neutralitetslov af 4. d. M., indeholdende Forbud mod fremmede Skibes Benyttelse af De forenede Staters Flag og Nationalitetsmærker.

Den paagældende Bestemmelse er saalydende:

“(a) It shall be unlawful for a vessel belonging to or operating under the jurisdiction of any foreign state to use the flag of the United States thereon or to make use of any distinctive signs or markings indicating that the same is an American vessel.

“(b) Any vessel violating the provisions of subsection (a) of this section shall be denied, for a period of three months, the right to enter the ports or territorial waters of the United States except in cases of force majeure.”

### Storbritanniens Valutarestriktioner

Ved en Currency Restrictions Exemption (No. 3) Order, 1939 af 17. November er Forbudet mod Udførsel af Veksler og Promissory Notes samt Overførsel af andre Værdipapirer blevet ophævet, for saavidt angaar følgende Lande:

De britiske Dominions (undtagen Canada, Newfoundland og Hongkong) samt britiske Mandatomraader og Protektorater, Ægypten, anglo-ægyptisk Sudan og Irak.

### Afmærkningen ved Falsterbo Rev

Afmærkningen vest for Falsterbo Rev er blevet ændret saaledes: 3-Kost Prikken 55 Gr. 22,95 Min. Nord 12 Gr. 43,85 Min. Øst er flyttet til 55 Gr. 22,90 Min. Nord 44,60 Min. Øst. Kost Prikken 55 Gr. 20,45 Min. Nord 12 Gr. 42,80 Min. Øst er blevet fjernet.

2-Kost Prikken 55 Gr. 19,45 Min. Nord 12 Gr. 43,50 Min. Øst er flyttet til 55 Gr. 19,60 Min. Nord 12 Gr. 45,10 Min. Øst. Ny Prik: sort med 2 Balloner er udsat 55 Gr. 19,50 Min. Nord 12 Gr. 44,50 Min. Øst. Kost Prikken 55 Gr. 19,05 Min. Nord 12 Gr. 44,20 Min. Øst er blevet fjernet.

### Sejladsen mellem Flamborough Head og Grimsby

Handelsministeriet meddelte Torsdag: Det britiske Konsulat anbefaler alle Skibe, bestemt til engelske Østkysthavne sønden for Flamborough Head, at gennemsejle Strækningen mellem Flamborough Head Breddeparallel og Grimsby Breddeparallel om Dagen paa Grund af Vrag beliggende ca. 53 Gr. 56,5 N., 0 Gr. 19,5 Ø.

### Forordning om Befordring af Lodser fra Cuxhaven til Elbmundingen

Der er i Hamburg udstedt følgende Forordning:

Auf Grund des § 2 der Verordnung zur Übertragung polizeilicher Befugnisse auf der Unterelbe an die Wasserstrassendirektion Hamburg (Reichswasserstrassenverwaltung) vom 28. April 1937 (Reichsministerialblatt Seite 201) wird folgende Polizeiverordnung erlassen:

Alle auf der Elbe nach See gehenden Schiffe sind verpflichtet, Cuxhavener Lotsen von Cuxhaven aus auf deren eigene Gefahr unentgeltlich mitzunehmen und auf dem Lotsendampfer in der Elbemündung abzusetzen. Auf der Fahrt ist den Lotsen ein geeigneter Unterkunftsraum zuweisen.

Zuwiderhandlungen gegen diese Polizeiverordnung werden mit Geldstrafe bis zu 150 RM oder mit Haft bis zu 6 Wochen bestraft, sofern nicht nach anderen Bestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

Hamburg, den 22. November 1939.

*Die Wasserstrassendirektion.*

### Oprindelsesmærkning ved Indførsel af Fiskekonserves til Belgien

De belgiske Bestemmelser om Mærkning af importeret Fiskekonserves med Oprindelseslandets Navn, som skulde være traadt i Kraft den 12. December d. A., vil ifølge en Anordning af 25. November først blive bragt i Anvendelse fra den 1. Januar 1940.

### Skibsproviantering i Norge

I Meddelelser fra det norske Toldvæsen for 15. November findes optaget Bestemmelser om norske og udenlandske Fartøjers Adgang til at proviantere i norske Havne. Det anføres heri bl. a., at Proviantering af norske og udenlandske Fartøjer, som ligger i norske Havne, af Toldvæsenet skal tillades i den Udstrækning, Toldopsynet finder Mængden passende efter Rejsens Længde, Mand-

skabels Størrelse og eventuelt Passagerernes Antal. Udenlandske Skibe kan faa Proviant til nærmeste udenlandske Anløbshavn.

### Lempelserne i Restriktionerne for den tyrkiske Skibsfart

Som tidligere meddelt blev en Bestemmelse om, at den tyrkiske Handelsmarines Lastbaade efter den 14. September d. A. ikke maatte forlade Stræderne for at sejle til udenlandske Havne, ophævet fra 7. Oktober, for saavidt angaar Besejling af nærliggende udenlandske Havne i det ægæiske Hav og Middelhavet. Ifølge et Dekret af 9. November gives der nu yderligere tyrkiske Handelsskibe af enhver Art Tilladelse til Besejling af alle udenlandske Havne i Middelhavet paa Betingelse af, at Sejladsen ikke fortsættes gennem Strædet ved Gibraltar eller ind i det røde Hav.

### Administrationen af de franske Ind- og Udførselsbestemmelser

I en af det franske Handelsministerium udsendt Meddelelse vedrørende Gennemførelsen af de franske Ind- og Udførselsrestriktioner anføres følgende:

1. For *Transitvare* kræves Ind- og Udførselslicens efter samme Regler som de, der gælder for Varer bestemt til Forbrug i Frankrig, dog med Forbehold af de tidligere offentliggjorte Undtagelser:

- Varer, som fremsendes under Transitbestemmelserne fra et Grænsetoldsted til et Toldsted inde i Landet og tilbage,
- Postpakkeforsendelser i direkte Transit,
- Forsendelser i direkte Transit fra eller til Storbritannien, Schweiz og Italien.

2. For *Varer, som indføres paa Toldfrilager (entrepôt)*, kræves Importlicens og Valutacertificat, naar Varerne indføres paa Lageret, men derimod ikke, naar Varen udtages fra Lageret til Forbrug i Frankrig eller ved Overførsel fra et Lager til et andet. Ved Genudførsel til Udlandet vil derimod Valutaforskrifterne være at iagttage (Afgivelse af Erklæring om, at eventuelt indkommende Deviser vil blive stillet til Valutakontorets Disposition), ligesom Eksportlicens vil være at indhente for saadanne Varer, som omfattes af Eksportforbudet.

3. Indtil videre omfatter Ind- og Udførsels- samt Valutarestriktionerne ogsaa saadanne *Varer, som indføres med midlertidig Toldfrihed (admission temporaire)*. Saaledes er det f. Eks. nødvendigt at ansøge om Udførselstilladelse for Aluminiumsfustager, som ønskes returneret tomme m.v.

### Spanien

Handelsministeriet meddeler:

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet har under 29. f. M. meddelt følgende:

Private Telegrammer og Radiotelegrammer kan i Korrespondancen med Spanien affattes i aftalt Sprog eller i Chiffersprog. De er underkastet Censur og beføres kun paa Afsenderens Risiko.

Telegrammer til *Britiske Territorier* kan affattes paa Spansk.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Pacific«s Kapitaludvidelse

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Pacific« benytter sig af sin paa sidste Generalforsamling givne Bemyndigelse til Udvidelse af Aktiekapitalen.

Den givne Bemyndigelse gjaldt for en Udvidelse med indtil 600,000 Kr., og der udbydes nu 300,000 Kroner nye Aktier til Parikurs, saaledes at gamle Aktionærer for hvert Aktiebeløb paa 2,000 Kr. kan tegne 1000 Kr. nye Aktier. Det Beløb, der ikke er tegnet af Aktionærerne, er fast overtaget, saa Tegningen i alle Tilfælde er bindende. De nye Aktier deltager i fuld Udbyttefordeling for Regnskabsaaret 1939. Tegningen sker gennem Københavns Handelsbank fra 6. til 9. December, begge Dage inclusive.

Dampskibsselskabet »Pacific«s Aktiekapital bringes hermed op paa 900,000 Kroner.

### Aberdeen-Damperen »Rubslaw« minesprængt

13 Mand af Besætningen dræbtes, da Aberdeen-Damperen »Rubslaw«, 1023 Tons, forleden stødte paa en Mine udfor Sydøstkysten af England og sank i Løbet af 2 Minutter. 4 Mand blev reddede af en Minestryger.

### Gedserfærgen sejler nødstedt Skib til Hjælp

Færgen »Prins Christian«, ført af Kaptajn Nissen, der sejler paa Gedser—Warnemünde Ruten, afgik Torsdag Efttermiddag fra Warnemünde i Ekspresfart paa Vej til Gedser. Ret ud for Warnemünde hørte Færgen SOS-Signaler fra en hollandsk Damper. Efter den opgivne Position skulde Damperen ligge 6—8 km Vest for Warnemünde i Nærheden af Wustrow. Damperen meddelte, at den drev mod Land, og »Prins Christian« satte da Kursen mod den opgivne Position.

Ved Ankomsten hertil var der ingen Damper at se, og

der var strømmet 6—8 Fartøjer til for at assistere, thi ogsaa disse havde observeret SOS-Signaler. Færgen rykkede nu Hollænderen for ny Position, og det opklaredes herved, at Positionen var i Nærheden af Dars.

Denne Position var paa den anden Side af det nyligt udlagte Minefelt, hvorfor Færgen ikke foretog videre Eftersøgning, da der var Skibe nok paa Stedet. Endvidere modtog Færgen fra Warnemünde Besked om, at en Plyvebaad og en Slæbebaad var paa Vej til Ulykkesstedet, hvorefter »Prins Christian« satte Farten mod Gedser, hvortil den ankom med 2 Timers Forsinkelse.

### Kokskartellet er opløst

Det internationale Kokskartel er blevet opløst, melder et Telegram fra Bruxelles. Kartellet, der blev oprettet i April 1937, omfattede tyske, britiske, hollandske, polske og belgiske Producenter.

### »Arcturus«

Blandt de sidste Ofre for Minerne ved den engelske Kyst er ogsaa den norske Damper »Arcturus«, 8 Mand fra Damperen drev rundt i 26 Timer paa Redningsflaaden, mens Resten af Besætningen menes omkommet.

Blandt de savnede 9 Mand er Kaptajnen, 1. Styrmand og 2. Styrmand. Det maa anses for mest sandsynligt, at de 9 er omkommet, da Skibet sank saa hurtigt, at de næppe har faaet Lejlighed til at bjerge sig. Eksplosionen indtraf midtskibs, hvor de fleste af Mandskabet opholdt sig.

Bergenske Dampskibsselskab sendte Søndag et Telegram til den danske Damper, som havde optaget 8 Mand fra »Arcturus« for at faa nærmere Oplysninger.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortsat fra Side 580.

NØRRESUNDBY

SVENDBORG

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Lloyd's Agent

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.Telegr.-Adr.:  
»Hude«.

SKIVE

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

I Svartelegrammet hedder det, at de 8 Bjægede er i god Behold. Eksplosionen skete den 1. December Kl. 9,45 om Formiddagen under Midtskibet paa Bagbords Side. Midtskibet blev helt ødelagt. Skibet sank i Løbet af to Minutter.

De Reddede, der hovedsagelig tilhørte Frivagten, havde opholdt sig 26 Timer paa Redningsflaaden, inden de blev reddet. Det var en af de sædvanlige Flaader, som findes om Bord i Skibe for Tiden.

Fortsættes Side 582.

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der er stadig god Aktivitet paa Fragtmarkedet, men de Forhold, vi gjorde opmærksom paa i vor sidste Beretning, nemlig Vanskeligheder ved for engelske og franske Befragtere at skaffe Tonnage for Transporter til Destinationer, der indebærer Minefare eller lignende, gør sig stadig gældende.

Raterne i de af de engelske Regeringskomiteers kontrollerede Trades er nu forhøjet med rundt regnet 10/- per Ton, men selv de saaledes forhøjede Rater svarer langt fra til de Rater, der forlanges af neutrale Redere i disse Trades; blandt andet skal nævnes, at Basisraten fra Australien til U.K. nu ligger omkring 60/-, og til Sammenligning tjener, at der er sluttet neutralt Skib for tilsvarende Forretning til 80/-, men paa Grund af den skærpede Minekrig, der er bebudet fra tysk Side, er det tvivlsomt, om denne Rate i Øjeblikket er acceptabel for neutrale Redere.

Fra River Plate er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage for neutral Regning. Der er sluttet Rosario/Danmark til \$14.25, hvilket kan gentages. Til Antwerpen/Rotterdam noteres samme Rate, men paa Grund af den større Minefare i Kanalen synes neutrale Redere ikke at være særlig interesseret i saadan Forretning.

De udgaende Markeder fra Northern Range og Golfen er stadig ret aktive. For neutral Forretning er Rateniveauet nærmest uforandret, hvorimod der for engelske og franske Destinationers Vedkommende i Midten af Ugen fandt en ret stærk Stigning Sted, som dog senere er afløst af en noget roligere Tendens. Af kurante Noteringer skal nævnes, Scrapjern Northern Range/Japan \$11.- For Svovl fra Golfen til Australien er der nu igen et stort Antal Ordre i Markedet. Raterne ligger omkring \$11.- Paa Net Charter har der saavel fra Golfen som fra Northern Range været livlig Efterspørgsel efter Tonnage til U.K., Frankrig og Holland/Belgien. Gulf/Liverpool eller Havre er sluttet til 45c. per Balefod, og fra Northern Range er betalt 37c. til Rotterdam. Disse Rater er i Øjeblikket en Smule afsvækkede, men antagelig vil der i den kommende Uge vise sig en bedre Tendens. Kul fra Hampton Roads har betalt \$5.50 til Rio, og samme Rate er betalt til Rosario. Korn fra Northern Range til Danmark er igen sluttet til 55c., men i Dag kan der antagelig opnaas 60c. Iøvrigt er der en lang

Række Efterspørgsler fremme for Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Sverige og Norge. Der indikeres omkring \$10.50 à \$11.- herfor.

Sukkermarkedet fra Cuba og San Domingo til Europa er uforandret.

Pacifickystmarkederne er lidt fastere. Scrapjern fra Japan kan antagelig gøres til \$8.50 i Dag. Der noteres stadig forskellige Lumberlaster til Sydafrika og Australien. Rateniveauet for disse Ordre viser lidt fastere Tendens. For Intercoastal Lumber indikerer Befragterne stadig \$14.50.

Fra Østen noteres der stadig en lang Række positive Ordre, men som fremhævet tidligere, er største Delen af disse Laster bestemt til engelske eller franske Destinationer, og de Rater, Befragterne er i Stand til at betale, er ikke tiltrækkende nok for neutral Tonnage, hvorfor Afslutningernes Antal er minimale. Af Dagens Noteringer skal nævnes Erts Philippinerne/U.S.N.H., \$9.50 paa f.i.o. Basis, Ris fra Saigon og/eller Kolsichang til Vestindien \$14.-. For Ris fra Saigon til Marseilles indikeres 60/-.

Der er ret god Efterspørgsel efter Tonnage fra de indiske Markeder. Engelsk Tonnage er sluttet fra Madraskysten til omkring 50/-, hvorimod neutral Tonnage er sluttet Madraskysten/Middelhavet til 60/-.

De europæiske Markeder er i det store hele uforandrede. Der er stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra England til de skandinaviske Lande, men Usikkerheden med Hensyn til Udviklingen i disse Trades er overordentlig stor paa Grund af Tyskernes Udtalelser om ved Minefelter etc. helt at afskære England fra Samhandel med Udlandet. De danske Kulrater er uforandrede, men for udenlandsk Tonnage kan der antagelig opnaas mindre Tillæg.

Timechartermarkedet har ogsaa i den forløbne Uge været livligt. Der er igen sluttet adskillige norske Baade til engelske Befragtere paa Basis af de mellem de respektive Regeringer fastsatte Rater.

Fra U.S. Atlantic og Gulf er Efterspørgslen efter Timecharter Tonnage med Tilbagelevering Europa stadig stor. Rateniveauet er i det store og hele uforandret.

Vestindiamarkedet er roligt. Rateniveauet ligger omkring \$3.- for 3000 Tonnere.

Fortsat fra Side 561.

### Betænkelighed ved Minernes Nedskydning

Marineministeriet vil, som tidligere meddelt, udstyre Fiskekuttere med Rifler, for at Fiskerne kan skyde Miner, de træffer paa deres Søfart, i Sænk. Denne Foranstaltning er blevet modtaget med meget blandede Følelser hos Esbjerg-Fiskerne, der er imod, at Minerne skydes i Sænk i Stedet for at blive halet ind og desarmeret.

De har nemlig gjort mange ubehagelige Erfaringer i den Henseende siden Verdenskrigen. Ogsaa den Gang blev mange bragt til at synke ved Skud, og adskillige af disse Miner har Fiskerne i Aarene efter Krigen faaet op med deres Trawl. Mange Kuttere har derved faaet deres Trawl ødelagt, og i enkelte Tilfælde viste det sig, at Minerne endnu havde deres Sprængkraft i Behold og eksploderede, inden Fiskerne fik dem om Bord.

### Japan og Blokaden

Meddelelsen om, at den japanske Udenrigsminister har meddelt den engelske Ambassade, at Japan ikke vil gaa med til, at England beslaglægger tyske Eksportvarer, er ikke blevet bekræftet af Ambassaden. Den engelske Ambassadør har aflagt Besøg hos Udenrigsminister Nomura for at aflevere et Svar paa den japanske Protest. Ambassadøren gav Udtryk for den engelske Regerings Hensigt om at foretage en nøjere Overvejelse af Protesten og at træffe omhyggelige Foranstaltninger til at undgaa, at der tilføjes de neutrale Skade ved Gennemførelsen af Beslutningen om at beslaglægge tyske Eksportvarer.

### Sveabolags-Damper opbragt

Et tysk Avisofartøj »Grille« opbragte Torsdag Morgen Motorfartøjet »Werna« sydvest for Landsort. »Werna« tilhører det svenske Rederi Svea-Bolaget. Fartøjet kom fra en Norrlandshavn og var destineret til Göteborg. Lasten bestod af 1200—1300 Tons Papirmasse, som skulde til Göteborg, samt til Amerika. »Werna« er en af de kendte W-Baade, som er specielt bygget til Vintertrafik paa Norrlandshavnene.

### Redningsbaad fra »Carica Milica«

En Redningsbaad tilhørende den jugoslaviske Damper »Carica Milica«, som blev sænket af en tysk Mine den 18. November, er skyllet i Land i Nærheden af Scheveningen. Redningsbaaden var tom bortset fra 8 Vandtanke.

### Hollandske Dampere fra Østen faar Genua som Vendehavn

Grundet paa Minefaren har de hollandske Rederier »Nederland« og »Rotterdamsche Lloyd« besluttet, at Østasien Dampere »Johan van Oldenbarnevelt« og »Slamat« skal afsjæle fra Genua og vende tilbage dertil. Efter Forlydende er det muligt, at der vil blive gennemført en lignende Ordning for samtlige hollandske Passager-Dampere paa Ruten til Hollandsk-Indien.

### Nye Fiskekuttere

En 20 Tons Fiskekutter er i disse Dage af Frederikssund Skibsværft (Dir. Kr. Andersen) leveret til Fiskeskipper Børge Tof, Thyborøn. Fartøjet, der er en almindelig Nordskutter, er forsynet med en 50 HK. Hundested-Motor og med Skagens Vaadspil og Stopmaskine.

### Det nye Tjenesteskib til Færøerne

Frederikssund Skibsværft har i sidste Uge paabegyndt Arbejdet med det nye Sygetransport- og Tjenesteskib til Færøerne, som Staten har bestilt hos Værftet, og som skal være færdigt i Løbet af otte Maaneder. Skibet bygges til Bureau Veritas højeste Klasse. 16 Aar med Stjerne. Det bliver paa ca. 50 Tons, en Dæklængde paa 50 Meter og skal forsynes med en 110—120 HK. Dieselmotor fra Frederikshavns Skibsværft samt en Lysmotor fra Herman Svendsen. Det faar ligesom Fiskekuttere Sejlføring.

Skibet skal anvendes dels til Sygetransporter og dels til Færø-Amtmandens Tjenesterejser paa de forskellige Øer. Midtskibs bliver der i en Teaktræs-Aptering et Par Saloner, derunder andre Opholdsrum og et særligt Rum til Syge.

### Minestødt

Den 4588 Tons britiske Damper »Dalryan« er løbet paa en Mine ca. 6 Kvartmil fra Sydøstkysten. Skibet sank langsomt, og fra det nærliggende Badested kunde Skibet iagttages. Hele Skibets 38 Mand store Besætning og Lodsen er reddet.

### Havneudvidelsen i Kalundborg

Kalundborg Byraad har vedtaget at optage et Laan paa 600,000 Kr. i Statsanstalten for Livsforsikring til delvis Dækning af Udgifterne ved den store Havneudvidelse i Kalundborg, der anslaaes til 1,450,000 Kr.

### »Energi« drev hjælpeløs om paa Havet i 13 Døgn

Der er nu kommet Meddelelse om den frygtelige Rejse, som Marstaldamperen »Energi« var ude paa. I 13 Døgn drev den hjælpeløs om paa Havet, og Søfolkene havde

egentlig tabt Troen paa, at de nogen Sinde vilde komme frelst i Land.

Aarsagen til Havariet var Skruen. Den fungerede ikke, og Døgn efter Døgn drev »Energi« om paa Atlanterhavet, prisgivet Bølgerne. Søfolkene spejdede Dag efter Dag Horisonten rundt. En Dag saa man et Skib nærme sig, men Haabet brast. Skibet lagde ikke Mærke til Marstalsøfolkene og fortsatte Rejsen.

Der blev nu holdt Skibsraad om Bord, og det vedtoges at rationere Kosten. Dette gav Anledning til de senere Rygter om, at Provianten var sluppet op. Samtidig lavede man Skibet om. Der blev hejst Nødflag, og alle Presninger og alt, hvad der overhovedet kunde bruges til Sejl, blev taget i Brug. Skibet kunde derefter gaa frem med en Fart af 2 Sømil i Timen.

Paa det 13. Døgn dukkede den finske Damper op ved Havaristen. Finnerne, som viste et beundringsværdigt Mod og en enestaaende Hjælpsomhed, prøvede først at slæbe »Energi«, men efter halvanden Døgn's Forløb maatte man opgive det og pr. traadløs blev en Svitzerbaad tilkaldt. Men det finske Skib forlod ikke »Energi« før Finnerne var sikre paa, at Marstal-Søfolkene var i god Behold.

»Energi« blev slæbt ind til en portugisisk Havn, og da Mandskabet gik i Land, var det 33 Døgn siden, de havde haft fast Grund under Fødderne.

### Skibsførerforeningen

Den almindelige danske Skibsførerforening meddeler, at den aarlige ordinære Generalforsamling vil finde Sted Tirsdag den 20. Februar 1940 Kl. 19 i Odd-Fellow-Palæet i København.

Til Bestyrelsesraadet er opstillet følgende Liste:

Farende Skibsførere:

Kaptajn C. H. Andersen, 1. Viceformand, H. C. Christensen, Dansk Cement Central, Kaptajn M. M. Emdal, D. F.D.S., Kaptajn O. V. Jørgensen, D/S. Alfr. Christensen & Co., Kaptajn Carl Knudsen, Det Østasiatiske Kompagni, Kaptajn E. Lerche-Jørgensen, D/S. »Vesterhavet«, Kaptajn H. F. Lorenzen, A/S D.F.K., Kaptajn H. G. Nordhoeck, Grønlands Styrelse, og Kaptajn N. F. Pii, D/S. »Norden«

Ikke-farende Skibsførere:

Kaptajn H. K. Christensen, fh. Det Østasiatiske Kompagni, Kaptajn H. P. Hagelberg, Foreningens Formand, og Kaptajn Julius Møllerup, fh. D/S. »Dannebrog«.

Der skal vælges 6 farende Skibsførere og 3 ikke-farende Skibsførere.

Det vil altsaa sige, at der er tre Navne mere paa Listen over de farende Skibsførere, end der kan vælges, medens de ikke-farende kan betragtes som valgte.

Kandidaterne er opført i alfabetisk Orden.

Der er udsendt Stemmesedler til samtlige Skibsførere, og de skal være Bestyrelsen i Hænde inden Generalforsamlingen.

### Den dansk-tyske Samhandel fortsættes uforandret

Udenrigsministeriet meddeler Torsdag:

I Dagene 21.—29. November har sædvanlige aarlige Forhandlinger om den dansk-tyske Samhandel fundet Sted i København mellem en dansk og en tysk Forhandlingsdelegation. Under Forhandlingerne er tilvejebragt Enighed om et Forslag til Fortsættelsen af Samhandelen i 1940 mellem Danmark og Tyskland paa det hidtidige Grundlag. Forslaget vil nu blive forelagt de to Regeringer, og afsluttende Forhandlinger vil finde Sted i den nærmeste Fremtid.

### De svenske Søfolks Hyre og Krigsrisikoen

Efter en længere Debat i begge Kamre, der væsentligst drejede sig om Berettigelsen af at tilbageholde en vis Del af Krigsrisikoforhøjelsen i Søfolkenes Hyre, vedtog begge Kamre Regeringens Forslag om Krigsrisikotillæg for Søens Folk. Efter Regeringens Forslag kan en vis Del af Tillægget indsættes i Postsparebanken, hvor Halvdelen af det kan spærres i en vis Tid, der bestemmes af Regeringen. Denne havde foreslaet en Frist for Indsættelse paa denne Konto for Rederierne paa en Maaned, men Udvalget ændrede denne Tidsfrist til to Maaneder.

Begge Kamre vedtog ligeledes en Bevilling paa 50 Mill. Kr. til Statens Garanti for Krigsforsikringen.

### Bevillinger

Folketingets Finansudvalg har tiltraadt en Bevilling paa 80,000 Kr. til Radioens Tjeneste til Hjælp for Skibene. Denne Tjeneste har siden August i Aar, da den begyndte, kostet 17,000 Kr.

Til Ombygningen af Havundersøgelsesskibet »Dana« efterbevilgede Finansudvalget 23,000 Kr. Samtidig maatte man forhøje det aarlige Drifts- og Vedligeholdelsesbudget for »Dana« fra 70,000 Kr. til 94,700 Kroner.

### De svenske Skibsfarts-Overenskomster opsagt

Det svenske Maskinmesterforbund og Sveriges Skibsførerforening har opsagt deres Overenskomster med Sveriges Rederiforening. Begge Overenskomster udløber den 31. Januar. Overenskomsterne omfatter ca. 1500 Maskin-



mestre indenfor den større Skibsfart og godt 2500 Skibsførere og Styrmande. Da det svenske Sømandsforbund og den svenske Stewardforening allerede har opsagt deres Overenskomster med Rederiforeningen, er dermed alle Aftaler indenfor den større Skibsfart opsagte.

#### »Noah«s Bjergning

Ved Søretten i Svendborg havde Lods N. Kofoed, Drejens pr. Kolding, anlagt Sag mod Rederiet for m.s. »Noah« af Svendborg ved dels korresponderende Reder, Skibsmægler A. E. Sørensen, som han paastod dømt til at betale 1480 Kr. i Bjergløb. »Noah« grundstødte den 12. Novbr. f. A. ved Blistang Vig i Lillebælt paa Rejse fra Assens til Svendborg. Der blev mellem Lods Kofoed og »Noah«s Fører truffet Aftale om, at Lodsens med sin Lodsbaad skulde søge at tage »Noah« af Grunden, og hvis Lodsens bragte Skibet flod, skulde hans Vederlag fastsættes af Retten. Retten kom til det Resultat, at den ydede Assistance maatte betragtes som en Bjergning, men paa Grund af de gunstige Forhold, hvorunder Bjergningen fandt Sted, og at »Noah« ikke havde befundet sig i øjeblikkelig Fare, nedsatte Retten Bjergløbet til 800 Kr. Sagens Omkostninger ophævedes som indbefattet i Beløbet.

#### Græsk Damper »Elena« minesprængt

24 Personer, deriblandt en Kvinde, er blevet reddede fra en græsk Damper, som blev sænket udfør Englands Sydkyst. De blev bragt i Land i en Redningsbaad.

Navnet paa den græske Damper er »Elena«, og den maatte 4576 Tons. Den menes at være stødt paa en Mine. Hele Besætningen, 23 Mand, gik i Baadene og blev senere taget op i en Redningsdamper. Damperen var paa Rejse fra La Plata Følen til Antwerpen med Korn.

#### Den svenske Neutralitetsvagt

Et Eksempel paa, hvorledes den svenske Neutralitetsvagt fungerer, er forleden blevet givet, da en svensk Damper blev præjet af en tysk Flyvemaskine indenfor svensk Territorialfarvand udfør Åhus. Damperen var sammen med en anden Damper paa Vej Syd paa, og pludselig viste der sig en tysk Flyvemaskine, som affyrede 3 Præjnings-skud. Begge Damperne ankrede op, og Maskinen gik ned paa Vandet ved det ene Skib, som fik Ordre til at sætte en Baad ud for at hente Prisemandskab ombord. Signalstationen i Åhus varskoede imidlertid Militærmyndighederne, og efter en halv Times Forløb ankom der svenske Flyvemaskiner fra Karlskrona og Malmö, som begyndte at kredse over Stedet. Den tyske Kaptajn, som nu var i Færd med at gennemgaa Skibets Papirer, fremførte en Undskyldning til Kaptajnen paa Damperen. Han sagde, at han ikke vidste, at man befandt sig indenfor svensk Territorialfarvand. Prisemandskabet gik atter ombord paa Flyvemaskinen, som satte Kursen Syd paa.

#### Finsk Damper »Mercator« minesprængt

En finsk Damper er blevet minesprængt udfør den skotske Kyst forleden. Kaptajnen, hans Hustru og 33 Mand af Besætningen blev landsat.

Det var den finske Damper »Mercator« paa 4260 Tons, paa Rejse til Norge.

»Mercator« sank i Løbet af 6 Minutter. En Mand menes at være blevet ramt, da han var under Dækket, og sandsynligvis dræbt. Flere af de overlevende er leetsarede.

#### De første Miner paa Bornholms Kyst

For første Gang i denne Krig er der forleden Dag ilanddrevet Miner paa Bornholm. Der er foreløbig konstateret fem, en ved Vang mellem Sandvig og Hasle, en ved Tegjkaas ved Hasle, en ved Johns Kapel, en nord for Rønne og en ved Rønne Jernbanestation. Minen nord for Rønne eksploderede en Formiddag, hvilket forårsagede, at en Mængde Vinduesruder i den nordlige Bydel blev knust, og Eksplosionen kunde høres over hele Byen. En Del af Kvarteret omkring Rønne H. Station er blevet rømmet af Befolkningen, og der er sket Afspærringer. Et Hold Minorer er kommet dertil pr. Flyvemaskine for at uskadeliggøre Minerne.

Det lykkedes i Løbet af Eftermiddagen det Minorhold, der var kommet til Rønne fra København, at uskadeliggøre den Mine, der var drevet ind nedenfor Rønne H. Jernbanestation. Senere kom der endnu 3 Miner i Farvandet udfør Rønne. Ogsaa disse tre blev om Eftermiddagen desarmet. Den ene var naaet helt ind i Rønne Sydhavn. Minorerne er derefter taget ud paa Øen for at uskadeliggøre de Miner, der er drevet i Land andre Steder. Ialt er der kommet 8 Miner i Land paa de bornholmske Kystrer en enkelt Dag.

#### Krigen og Finlandsforbindelsen

Krigstilstanden i Finland har med et Slag standset al fast Skibsforbindelse mellem København og Finland.

Allerede først i September standstedes Passagerbaadene »Aallotar« og »Ilmitar«, der hidtil er gaaet paa Ruten Helsingfors—København—Hull, og siden da har der kun været Fart med Lastskibe uden Passagerer mellem København og de finske Havnebyer.

Denne Fart er nu ogsaa helt standset ved Krigens Udbrud.

#### Forbud mod Fiskeri i de danske Minefelter

Handelsministeriet har udstedt en Bekendtgørelse, hvorefter alt Fiskeri og Oplagelse af Sand eller Sten forbydes i nærmere betegnede Omraader mellem Als og Ærø og mellem Langeland og Falster — de Omraader, hvor de nye, danske Minefelter befinder sig.

De paagældende Omraader er:

1. I Storebælt paa dansk Søterritorium mellem Breddeparallelerne 54 Gr. 50' 5 N. Brd. og 54 Gr. 47' 5 N. Brd.,
2. i Lillebælt paa dansk Søterritorium indenfor et Omraade, der mod Nord begrænses af en Linie fra Fyret paa Mommark Havns Dækmole til Skjoldnæs Fyr og mod Syd af en Linie fra Gammel Pøl Fyr til Pladsen 54 Gr. 54' 5 N. Brd., 10 Gr. 09' 5 Ø. Lgd. og derfra af Breddeparallelen 54 Gr. 54' 5 N. Brd. til Kysten af Ærø.

Redskaber, der er udsat indenfor de i § 1 nævnte Omraader, skal — efter nærmere Aftale med den paa Stedet værende kommanderende Søofficer — snarest fjernes.

Bekendtgørelsen træder i Kraft straks.

#### Juleøllet

Nu staa Julen igen for Døren. Kongens Bryghus Bryggere har atter travlt med at brygge Juleøl, og de følger Traditionen: kraftigere og bedre Øl til Julen. Det er en af de allerældste Traditioner i Forbindelse med Julen, ældre end flere af de Skikke, som vi i Dag synes er uløseligt knyttet til denne Højtid. Hvor mange ved, at Juletræet, Gaasestegen og endogsaa den lille Nisses Forbindelse med Julefesten er Skikke, der først opstod i forrige Aarhundrede. Men Juleøllet har været kendt gennem Aarhundreder. Man forsynede sig altid med Beholdning af kraftigt og stærkt Øl til Julefesten.

Kongens Bryghus Juleøl 1939 overgaa om muligt de tidligere Aargange i Smag og Fylde, og det er en sikker Gæst over Julebordene over hele Landet, for til en rigtig dansk Jul hører KB Juleøl.

#### Tilbage træden

Kaptajn Aage Nielsen, Fører af D. F. D. S.s Eksportdamper »Diana«, har i disse Dage taget sin Afsked paa Grund af svigtende Helbred. Kaptajn Nielsen kom 14 Aar gammel til Søs med Sejlskibe, tog Styrmandseksamen og sejlede derefter igen med Sejlskibe, indtil han i Aaret 1900 indtraadte i D. F. D. S., hvor han siden har gjort Tjeneste. 1901 avancerede han til 2. Styrmand og 1907 til 1. Styrmand.

Under Verdenskrigen sejlede han stadig i Farezonen og var 1. Styrmand med S.S. »N. J. Fjord«, da dette Skib den 5. April 1917 uden Varsel blev sænket af tysk U-Baad, og han var da 20 Timer i Redningsbaaden, forinden han blev optaget af et engelsk Marinefartøj.

1923 blev han udnævnt til Kaptajn, og har ført flere af Selskabets Skibe.

#### 95 Aar

Fhv. Skibsfører, Veteran *Mads Hansen Stærke* i Marstal fyldte forleden 95 Aar.

Stærke er saa rask og spændstig, at man tror, han er en Menneskealder yngre. Han har faret til Søs fra han var 14 Aar, og 4 Gange har han været med ved Forlis. Under Krigen 1864 gjorde Stærke Tjeneste paa Frogatten »Tordenskjold«.

#### Dødsfald

Den danske Vicekonsul i Yokohama, *Alf Jordan*, er død 50 Aar gammel. Den afdøde indtog en ledende Stilling indenfor Standard Oil. Døden indtraf i San Francisco, mens Jordan var paa Vej hjem til Danmark.

Mangeaarig Leder af D. F. D. S.'s Kontor i Randers, fhv. Dampskibsekspeditor *Chr. Jacobsen*, Randers, er afgaaet ved Døden, 77 Aar gammel. Den Afdøde, der var Oldermænd for Randers Skipperlaug og havde flere andre offentlige Hverv, har i 60 Aar været ansat i D. F. D. S., deraf de 38 Aar som Selskabets Ekspeditor i Randers.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
ANALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftene

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

REDERI- OG HANDELSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøild"  
Amaliegade 36**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 · Telegram-Adresse: „Steampacific

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**Weiolin Skibsfarver****AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK  
TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen



Hovedoplag for Danmark

**Th. Møller**Nyhavn 45-47  
Telefon 387  
København**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H &amp; W Olle — H &amp; W Dæklak

»Rensoline«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug

**Holzappel's  
International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.**TUBORG****PORTER**

Export Beer

**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams:  
Vinkoo**ROTTERDAM**Telephones:  
24880 (8 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V A S A (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 6. December 1939.

Nr. 55.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asien* S.- og E.- Kyst samt *Australien og Stillehavet*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

3581. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indsejlingen aftaget. Dybden i Indsejlingen til Rødby Havn er paa Grund af Tilsanding aftaget til 3,6 m. c. 54° 39' N. 11° 21' E.  
(E. f. S. Nr. 29/2113 1939. Kort Nr. 185 og 186.)
3582. (T). Danmark. Bornholm. Gudhjem S.-lige Havn. Havnearbejder. Ledefyr midlertidigt slukket.  
Paa Grund af Arbejdet med Udvidelsen af Havnemundingen vil Ledefyrene ved Gudhjem Havn ikke være i Orden i Tiden fra 1. December 1939 til c. 1. Maj 1940.  
c. 55° 12',7 N. 14° 58',5 E.
3583. (T). Sverige S.-Kyst. Falsterborev S. Neutralt Løb. Afmærkning forandret.  
(U. f. S. Nr. 53/3156. Stockholm 1939.)  
Følgende Forandringer i Afmærkningen af det neutrale Løb S. for Falsterborev er foretaget:  
a) Den røde Stage med 3 nedadv. Koste W. for *Ensten* paa 55° 22',90 N. 12° 43',92 E. er flyttet til c. 55° 22',0 N. 12° 44',0 E.  
b) Den røde Stage med 1 nedadv. Kost paa 55° 21',15 N. 12° 46',50 E. er flyttet til 55° 20',00 N. 12° 45',85 E.  
c) Den røde Stage med 1 nedadv. Kost paa 55° 20',43 N. 12° 42',80 E. er inddraget.  
d) Den røde Stage med 1 nedadv. Kost paa 55° 19',05 N. 12° 44',28 E. er inddraget.  
e) En sort Stage med 2 Balloner er udlagt paa 55° 19',50 N. 12° 44',50 E.  
f) Den røde Stage med 2 nedadv. Koste WSW. for *Västerflaket* er flyttet fra 55° 19',40 N. 12° 43',55 E. til c. 55° 19',6 N. 12° 45',1 E.  
g) En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadv. Kost er udlagt paa 55° 19',20 N. 12° 46',00 E.  
h) En Stage er udlagt paa 55° 18',50 N. 12° 47',05 E.  
i) En Stage er udlagt paa 55° 19',45 N. 12° 52',50 E.  
(E. f. S. Nr. 41/2716 og 44/2890 1939. Kort Nr. 132, 130, 187, 188, 126 og 180.)
3584. Sverige. Gotska Sandöen. Radiofyr oprettet.  
(U. f. S. Nr. 55/3205. Stockholm 1939.)  
Ved *Gotska Sandöen Fyr* paa c. 58° 23',8 N. 19° 11',8 E. er oprettet et Radiofyr, som følger: Bølgelængde: 294,5 kc/s (1019 m). Tonefrekvens: 335 c/s. Rækkevidde: 60 Sm.

Signal:

1) Bogstaverne GS 2 Gange .....	12,7 <sup>s</sup> .
2) Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
3) 14 Pejlstreger af 1 <sup>s</sup> . Varighed med 0,3 <sup>s</sup> . Mellemrum mellem Stregerne .....	17,9 <sup>s</sup> .
4) Pause.....	0,3 <sup>s</sup> .
5) En lang Streg .....	11,0 <sup>s</sup> .
6) Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
7) Bogstaverne GS 1 Gang. ....	5,5 <sup>s</sup> .
8) Pause.....	10,0 <sup>s</sup> .
	<hr/> 1 <sup>m</sup> .
Gentagelse .....	<hr/> 1 <sup>m</sup> .
	<hr/> 2 <sup>m</sup> .
Pause.....	<hr/> 4 <sup>m</sup> .
Periode .....	<hr/> 6 <sup>m</sup> .

Signal gives i usigtbart Vejr hver 6<sup>m</sup>. begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time og i klart Vejr 2 Gange hver halve Time begyndende ved det 6<sup>m</sup>. og 12<sup>m</sup>. og det 36<sup>m</sup>. og 42<sup>m</sup>.

(Kort Nr. 182.)

3585. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Danziger Gat Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.

(U. f. s. Nr. 55/3211. Stockholm 1939.)

Lys- og Fløjtetønden *Danziger Gat* paa 58° 49',<sub>35</sub> N. 18° 06',<sub>25</sub> E. er midlertidig inddraget.

3586. Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamnsleden til Stockholm. Fyrbelysning forandret.

(U. f. s. Nr. 54/3090. Stockholm 1939.)

a) Paa Skæret *Magarna* paa 59° 22',<sub>81</sub> N. 18° 39',<sub>51</sub> E. er tændt et hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blinkfy, *Magarna Fyr*, der viser Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,3 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Lanternehus. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 147° til 270° (uforstærket).
2. Grønt i — - 270° - 279°.
3. Hvidt i — - 279° - 281°.
4. Rødt i — - 281° - 315°.

b) Ved *Sollenkroka* paa N.-Siden af *Vindö* paa 59° 22',<sub>60</sub> N. 18° 40',<sub>62</sub> E. er tændt et hvidt, rødt og grønt Blinkfy, *Sollenkroka Fyr*, der viser Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,6 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Lanternehus. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra Land til 85°.
2. Hvidt i — - 85° - 89°.
3. Rødt i — - 89° - 111°.
4. Grønt i — - 111° - 123°.
5. Hvidt i Pejl. fra 123° til 129°.
6. Rødt i — - 129° - 155°.
7. Rødt i — - 155° - 267° (uforst.).

c) *Galtholmen Fyr* paa c. 59° 22',<sub>9</sub> N. 18° 40',<sub>6</sub> E. er nedlagt.

d) *Kalvö Fyr* paa c. 59° 22',<sub>5</sub> N. 18° 37',<sub>2</sub> E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra Land til 263°.
2. Hvidt i — - 263° - 266°.
3. Rødt i — - 266° - 305°.
4. Hvidt i — - 305° - 340°.
5. Hvidt i — - 340° - 80° (uforstærket).
6. Hvidt i — - 80° - 111°.

Synsvide: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys.

e) *Gälhöport Fyr* paa c. 59° 23',<sub>7</sub> N. 18° 36',<sub>7</sub> E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 105° til 130°.
2. Grønt i — - 285° - 290°.
3. Hvidt i Pejl. fra 290° til 293°.
4. Rødt i — - 293° - 298°.

Synsvide: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys.

(E. f. S. Nr. 49/3183 1939.)

3587. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Tröskoln Lystønde midlertidig slukket.  
(U. f. s. Nr. 55/3210. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Tröskeln* paa c.  $59^{\circ} 40',_{1}$  N.  $19^{\circ} 50',_{1}$  E. er midlertidig slukket.
3588. Sverige. Stockholm Skærgaard. Arholmaleden. Dejeudden Fyr tændt.  
(U. f. s. Nr. 54/3089. Stockholm 1939.)  
Paa E.-Siden af *Björkö* paa en Odde c. 1 Sm N. for *Svedruden* Fyr er paa  $59^{\circ} 51',_{49}$  N.  $19^{\circ} 05',_{21}$  E. tændt et Fyr, *Dejeudden* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Minut. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrpæl paa firkantet, hvidt Fundament. Fyret lyser, som følger:  
1. Rødt i Pejl. fra  $188^{\circ}$  til  $214^{\circ}$ .      3. Hvidt i Pejl. fra  $357^{\circ}$  til  $1^{\circ}$ .  
2. Grønt i — -  $214^{\circ}$  -  $357^{\circ}$ .      4. Rødt i — -  $1^{\circ}$  -  $7^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 49/3184 1939.)
3589. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Långnäsudd. Nyt Fyr tændt.  
(U. f. s. Nr. 33/990. Helsingfors 1939.)  
Paa  $60^{\circ} 06' 53''$  N.  $20^{\circ} 18' 05''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Långnäsudd* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 2,7 m. Hvidt Fyrskur. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c.  $162^{\circ}$  til c.  $168^{\circ}$ .      6. Rødt i Pejl. fra c.  $271^{\circ}$  til c.  $300^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $168^{\circ}$  - c.  $174^{\circ}$ .      7. Grønt i — - c.  $300^{\circ}$  - c.  $320^{\circ}$ .  
3. Rødt i — - c.  $174^{\circ}$  - c.  $258^{\circ}$ .      8. Hvidt i — - c.  $320^{\circ}$  - c.  $336^{\circ}$ .  
4. Grønt i — - c.  $258^{\circ}$  - c.  $269^{\circ}$ .      9. Rødt i — - c.  $336^{\circ}$  - c.  $342^{\circ}$ .  
5. Hvidt i — - c.  $269^{\circ}$  - c.  $271^{\circ}$ .
3590. Finland. Skärgårdshavet. Skarpskär Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 33/999. Helsingfors 1939.)  
*Skarpskär* Fyr paa  $60^{\circ} 06' 39''$  N.  $20^{\circ} 28' 02''$  E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink pr. Minut samt til at lyse, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c.  $230^{\circ}$  til c.  $262^{\circ}$ .      4. Grønt i Pejl. fra c.  $335^{\circ}$  til c.  $25^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $262^{\circ}$  - c.  $275^{\circ}$ .      5. Hvidt i — - c.  $25^{\circ}$  - c.  $27^{\circ}$ .  
3. Rødt i — - c.  $275^{\circ}$  - c.  $335^{\circ}$ .      6. Rødt i — - c.  $27^{\circ}$  - c.  $51^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.  
Fyret er overet med *Skarpskär övre* Fyr i c.  $264^{\circ}$ .
3591. Finland. Skärgårdshavet. Skarpskär. Nyt Fyr tændt. .  
(U. f. s. Nr. 33/1000. Helsingfors 1939.)  
Paa  $60^{\circ} 06' 37''$  N.  $20^{\circ} 27' 25''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Skarpskär övre* Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 15 m. Fyrlanterne opsat i en rektangulær, sort Tavle. Fyret lyser i Pejlinger fra c.  $260^{\circ}$  til c.  $268^{\circ}$ .  
Fyret er overet med *Skarpskär* Fyr i c.  $264^{\circ}$ .
3592. Finland. Skärgårdshavet. Nötö. Nyt Fyr tændt.  
(U. f. s. Nr. 33/1001. Helsingfors 1939.)  
Paa  $60^{\circ} 05' 40''$  N.  $20^{\circ} 27' 25''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Nötö* Fyr, som viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6,5 m. Hvidt Lanternehus. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c.  $95^{\circ}$  til c.  $115^{\circ}$ .      3. Rødt i Pejl. fra c.  $119^{\circ}$  til c.  $205^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $115^{\circ}$  - c.  $119^{\circ}$ .      4. Grønt i — - c.  $205^{\circ}$  - c.  $220^{\circ}$ .
3593. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Lipra Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 33/997. Helsingfors 1939.)  
*Lipra* Fyr paa  $60^{\circ} 28' 39''$  N.  $27^{\circ} 37' 40''$  E. viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 20,8 m. Betontaarn, der er forsynet med en hvid, rektangulær Tavle, som i Midten har et sort, lodret Felt. Fyret lyser, som følger:  
1. Hvidt i Pejl. fra c.  $29^{\circ}$  til c.  $37^{\circ}$ .      3. Hvidt i Pejl. fra c.  $310^{\circ}$  til c.  $314^{\circ}$ .  
2. Grønt i — - c.  $301^{\circ}$  - c.  $310^{\circ}$ .      4. Rødt i — - c.  $314^{\circ}$  - c.  $320^{\circ}$ .

- 3594. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Parrio Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 33/998. Helsingfors 1939.)  
Parrio Fyr paa  $60^{\circ} 27' 22''$  N.  $27^{\circ} 42' 19''$  E. viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1,4^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $4,0^s$ . Flammens Højde:  $8,7$  m. Hvidt Fyrhus.  
Iøvrigt uforandret.
- 3595. (T). Estland. Finske Bugt. Fyrskibet Tallinn ombyttes midlertidig.**  
(N. t. M. Nr. 11/45. Tallinn 1939.)  
Fyrskibet Tallinn paa c.  $59^{\circ} 43',3$  N.  $24^{\circ} 43',5$  E. vil uden nærmere Meddelelse i Tiden fra c. den 15. December til c. den 20. December d. A. midlertidig blive ombyttet med Reservefyrskibet „Reserv“, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver  $30^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $25^s$ .
- 3596. (T). Estland. Finske Bugt. Fyrskibet Hiiumadal ombyttes midlertidig.**  
(N. t. M. Nr. 11/44. Tallinn 1939.)  
Fyrskibet Hiiumadal paa c.  $59^{\circ} 05',5$  N.  $22^{\circ} 12',2$  E. vil uden nærmere Meddelelse i Tiden fra c. den 1. December til c. den 15. December d. A. midlertidig blive ombyttet med Reservefyrskibet „Reserv“, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver  $30^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $25^s$ .
- 3597. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen (Gdynia). 7 Lodstvang.**  
(N. f. S. Nr. 50/4687. Berlin 1939.)  
Der hersker Lodstvang for alle Skibe. Lodskaldesignalet er det for tyske Havne foreskrevne Signal.  
Skibe, der ønsker at løbe ind i Havnen, skal ankre ved Anduvningstønden for at tage Lods om Bord.  
c.  $54^{\circ} 32'$  N.  $18^{\circ} 34'$  E.
- 3598. Tyskland. Leba NW. Oplysning om Vrag.**  
(N. f. S. Nr. 50/4689. Berlin 1939.)  
Vraget af Fiskerdamperen *Seefahrt*, hvorover mindste Dybde er  $12,5$  m, ligger sunket i c.  $19$  m Vand paa c.  $54^{\circ} 48',5$  N.  $17^{\circ} 30',0$  E., c.  $3$  Sm NW. for *Leba*.  
(E. f. S. Nr. 51/3362 1939. Kort Nr. 181.)
- 3599. (T). Tyskland. Kolberg ENE. Spærret Omraade.**  
(N. f. S. Nr. 50/4738. Berlin 1939.)  
I Nætterne mellem 6. og 10. December d. A. fra Kl. 2000 til Kl. 0400 er Sejlads forbudt i et Omraade, der begrænses som følger:  
Mod Nord af en Linie fra Punktet  $54^{\circ} 04'$  N.  $14^{\circ} 27'$  E. over Punktet  $54^{\circ} 26',2$  N.  $16^{\circ} 14',5$  E. til Punktet  $54^{\circ} 26',4$  N.  $16^{\circ} 22',0$  E.  
Mod Sydost og Syd af en Linie fra Punktet  $54^{\circ} 26',4$  N.  $16^{\circ} 22',0$  E. parallel med Kysten i  $500$  m Afstand til Punktet  $53^{\circ} 58',3$  N.  $14^{\circ} 30',5$  E.  
Mod Vest af en Linie fra Punktet  $53^{\circ} 58',3$  N.  $14^{\circ} 30',5$  E. til Punktet  $54^{\circ} 04'$  N.  $14^{\circ} 27'$  E.  
Det er forbundet med Fare at besejle Omraadet indenfor Spærretiderne.
- 3600. (T). Tyskland. Warnemünde W. Vrag.**  
(N. f. S. Nr. 50/4739. Berlin 1939.)  
Vraget af en Rambuk, hvorover mindste Dybde er  $4$  m, ligger sunket i  $8$  m Vand paa c.  $54^{\circ} 11',1$  N.  $12^{\circ} 00',9$  E. tværs af *Stoltera*, c.  $400$  m fra Kysten.  
Vraget, der ikke er afmærket, vil blive fjernet.  
(Se Tillæg.)

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

### 3601. (T). Danmark. Sundet. Kongedyb. Prøvesten Lys- og Klokketønde NW. Fløjtetønde med Radiofyrt udlagt til Forsøg.

Til Forsøg er udlagt en rødmalet Fløjtetønde 100 m 319° fra Lys- og Klokketønden *Prøvesten*, som er beliggende paa 55° 40' (44") N. 12° 39' (03") E. Tønden er udstyret med Radiofyrt med Sendefrekvens: 374 kc/s (c. 802 m), Tonefrekvens: c. 450 c/s, Rækkevidde: c. 3 Sm. Signalet er 3 Streger à c. 2<sup>s</sup>, Pause c. 30<sup>s</sup>. Udsendelse saavel i Taage som i klart Vejr. Tønden er forsynet med en 5 m lang Stang med en kubusformet Antenne paa Toppen.

(E. f. S. Nr. 51/3413 1939.)

### 3602. Danmark. Sundet. Kalveboderne N. Lystønde inddraget. Lystønden *Kalveboderne N.* paa c. 55° 35' N. 12° 31' E. er inddraget. (Fyr-Fort. Nr. 338.)

### 3603. Sverige. Sundet. Lundåkrabukten. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 55/3212. Stockholm 1939.)

En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa 55° 48',<sub>80</sub> N. 12° 51',<sub>40</sub> E. (E. f. S. Nr. 54/3534 1939. Kort Nr. 131, 132, 130, 125 og 180.)

### 3604. (T). Sverige. Sundet. Malmö Indløb. Taagesignal paa Lys- og Klokketønde midlertidig ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 55/3166. Stockholm 1939.)

Taagesignal paa Lys- og Klokketønden *Malmö rænna*, yttre paa c. 55° 37',<sub>7</sub> N. 12° 59',<sub>0</sub> E. er midlertidig ude af Virksomhed. En Reserve-Klokketønde er udlagt ved Tønden.

### 3605. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Lange Vrid. Sømærker midlertidig forsynet med Kattesøjne.

Nedennævnte Sømærker er midlertidig hver blevet forsynet med 3 røde Kattesøjne:

- a. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Vridde*, paa 54° 58' (02") N. 12° 06' (05") E.
- b. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Stengrund*, paa 54° 57' (54") N. 12° 06' (41") E.
- c. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Nordre-Stenkar NE.*, paa 54° 58' (08") N. 12° 05' (55") E.
- d. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Nordre-Stenkar NW.*, paa 54° 58' (14") N. 12° 05' (38") E.

(Kort Nr. 161).

### 3606. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Oplysning om Dybde. Efter endt Oprensning af *Højestene Løb* er Dybden nu 3,<sub>8</sub> m og Bundbredden 30 m. c. 54° 58' N. 10° 28' E. (E. f. S. Nr. 24/1833 1939. Kort Nr. 170, 150 og 185. Danske Lods, Side 557)

### 3607. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde. Ved Kontrolmaalingen den 29. November d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,<sub>7</sub> m.

c. 54° 50',<sub>6</sub> N. 10° 33',<sub>1</sub> E.

(E. f. S. Nr. 50/3258 1939.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3608. (T). Danmark. Kattegat. Isefjord N. Afmærkning midlertidig forandret.**  
 1. Rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Grønnerevle N.*, paa  $56^{\circ} 01' (23'')$  N.  $11^{\circ} 48' (15'')$  E. er ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde mærket „*Grønne Revle N.*“, og som viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink c.  $2^s$ , Mørke c.  $4^s$ .  
 2. Rød- og hvidstribet Lys- og Fløjtetønde *Isefjord* paa  $55^{\circ} 59' (52'')$  N.  $11^{\circ} 50' (46'')$  E. er ombyttet med en rød- og hvidstribet Spidstønde, „*Isefjord*“, med stribet Stage og Ballon.  
 (E. f. S. Nr. 51/3414 og 53/3440 1939. Kort Nr. 116, 103, 125, 100 og 180. Danske Lods II, Side 156, 159 og 162. Fyr-Fort. Nr. 652. Søm.-Fort. Side 39 Nr. 23 og Side 67 Nr. 34.)
- 3609. Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn. Havnefyr flyttet og tændt.**  
 Flytningen af Havnefyret paa *Odden Havns N.-Mole* til Yderenden af Molen er nu fuldført og Fyret er atter tændt. Fyrkarakteren er ligesom Fyrbygningen uforandret. Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde: c. 6 Sm. Fyrvinklerne er uforandret.  
 c.  $55^{\circ} 58',1$  N.  $11^{\circ} 22',2$  E.  
 (E. f. S. Nr. 50/3330 1939. Kort Nr. 103. Havnelods, Side 157. Fyr-Fort. Nr. 231.)
- 3610. Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas Havn. Havnearbejder fuldført. Fyr atter paa Plads og i Orden. Duc d'Albe fjernet.**  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 28/2070 1939 meddeles, at Afkortningen og Reparationen af Havnens W.-lige Molehoved er fuldført og Fyret paa Molehovedet atter er anbragt paa Plads og i Orden.  
 Den inderste Duc d'Albe i det nordre Bassin er fjernet.  
 c.  $55^{\circ} 48' N. 10^{\circ} 32' E.$   
 (E. f. S. Nr. 28/2070 1939. Kort Nr. 112. Havnelods, Side 108. Fyr-Fort. Nr. 210.)
- 3611. (T). Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib inddraget.**  
 (Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
 Fyrskib *Vinga* paa c.  $57^{\circ} 34' N. 11^{\circ} 36' E.$  er indtil videre inddraget.
- 3612. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal A. Lystønde atter paa Station.**  
 Lystønden *Tyborøn Kanal A.* paa c.  $56^{\circ} 42',4 N. 8^{\circ} 14',0 E.$  er atter udlagt paa Station og er i Orden.  
 (E. f. S. Nr. 54/3573 1939.)
- 3613. Sverige. Skagerrak. Sotefjord—Havstenssund. Fyrbelysning forandret.**  
 (U. f. s. Nr. 54/3109. Stockholm 1939.)  
 a) *Svartskär* Fyr paa  $58^{\circ} 32',50 N. 11^{\circ} 13',59 E.$  er forandret og lyser, nu, som følger:  
 1. Grønt i Pej. fra  $351^{\circ}$  til  $5^{\circ}$ . 6. Rødt i Pej. fra  $51^{\circ}$  til  $61^{\circ}$ .  
 2. Hvidt i — -  $5^{\circ} - 18^{\circ}$ . 7. Grønt i — -  $170^{\circ} - 210^{\circ}$ .  
 3. Rødt i — -  $18^{\circ} - 36^{\circ}$ . 8. Hvidt i — -  $210^{\circ} - 217^{\circ}$ .  
 4. Grønt i — -  $36^{\circ} - 47^{\circ}$ . 9. Rødt i — -  $217^{\circ} - 298^{\circ}$ .  
 5. Hvidt i — -  $47^{\circ} - 51^{\circ}$ .  
 Iøvrigt er Fyret uforandret.  
 b) Paa den N.-lige Del af *Sandviksholmen*, NW. for *Hamburgö* er paa  $58^{\circ} 33',73 N. 11^{\circ} 14',70 E.$  tændt et Fyr, *Sandviksholmen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ . Flammens Højde:  $10,5$  m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Hvidt, ottkantet Lanternehus paa hvidt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:  
 1. Grønt i Pej. fra  $17^{\circ}$  til  $45^{\circ}$ . 4. Grønt i Pej. fra  $120^{\circ}$  til  $190^{\circ}$ .  
 2. Hvidt i — -  $45^{\circ} - 48^{\circ}$ . 5. Hvidt i — -  $190^{\circ} - 193^{\circ}$ .  
 3. Rødt i — -  $48^{\circ} - 120^{\circ}$ . 6. Rødt i — -  $193^{\circ} - 234^{\circ}$ .  
 c) Fyrene *Snixholmen* paa  $58^{\circ} 34',01 N. 11^{\circ} 14',94 E.$  og *Tenungen* paa  $58^{\circ} 34',23 N. 11^{\circ} 15',25 E.$  er nedlagt.  
 d) Fyret *Kalvöskär* paa  $58^{\circ} 35',06 N. 11^{\circ} 15',28 E.$  er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ . Fyret lyser, som følger:  
 1. Grønt i Pej. fra  $0^{\circ}$  til  $15^{\circ}$ . 4. Grønt i Pej. fra  $70^{\circ}$  til  $132^{\circ}$ .  
 2. Hvidt i — -  $15^{\circ} - 18^{\circ}$ . 5. Hvidt i — -  $132^{\circ} - 135^{\circ}$ .  
 3. Rødt i — -  $18^{\circ} - 70^{\circ}$ . 6. Rødt i — -  $135^{\circ} - 150^{\circ}$ .

Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Iøvrigt er Fyret uforandret.

A n m. Dybden paa 5,3 m Grunden, der ligger i den NW.-lige hvide Lysvinkel c. 300 m fra Fyret, skal rettes til 6,5 m.

e) Paa den N.-lige Odde paa *Norra Testholmen* er paa 58° 35',<sub>88</sub> N. 11° 13',<sub>88</sub> E. tændt et Fyr, *Testholmen*, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt, rundt Lanternehus paa hvid Betonsokkel. Fyret lyser, som følger:

- |                                     |                                     |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 140° til 155½°. | 4. Grønt i Prjl. fra 210° til 315°. |
| 2. Hvidt i — - 155½° - 158°.        | 5. Hvidt i — - 315° - 317°.         |
| 3. Rødt i — - 158° - 210°.          | 6. Rødt i — - 317° - 326°.          |

f) Fyret *Brämskär* paa 58° 39',<sub>32</sub> N. 11° 09',<sub>52</sub> E. er forandret saaledes, at Grænsen mellem hvidt og rødt Lys er flyttet fra 258° til 260°. Iøvrigt er Fyret uforandret.

g) Paa den E.-lige Side af *Stångeskär* er paa 58° 39',<sub>60</sub> N. 11° 11',<sub>71</sub> E. tændt et Fyr, *Stångeskär* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8,5 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Hvidt, ottekantet Lanternehus paa hvidt Taarn. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 153° til 160°. | 6. Rødt i Pej. fra 268° til 288°. |
| 2. Hvidt i — - 160° - 162°.        | 7. Grønt i — - 288° - 355°.       |
| 3. Rødt i — - 162° - 243°.         | 8. Hvidt i — - 355° - 357°.       |
| 4. Grønt i — - 243° - 266°.        | 9. Rødt i — - 357° - 65°.         |
| 5. Hvidt i — - 266° - 268°.        |                                   |

h) *Stångeskär* Fyr paa W.-lige Side af Skæret paa 58° 39',<sub>67</sub> N. 11° 11',<sub>02</sub> E. er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 49/3205 1939. Kort Nr. 92.)

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3614. Rusland. Hvide Hav. Nikodimski Point. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2594. London 1939.)

Fyret paa c. 66° 07' N. 39° 08' E. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formærkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.

3615. Norge. Vefsen. Furuneset Fyr forandret.

(K. f. F. Nr. 29. Oslo 1939.)

*Furuneset* Fyr paa c. 66° 02',<sub>4</sub> N. 12° 55',<sub>8</sub> E. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppeformærkelser, 2 Formærkelser. Synsvidden er forøget til 8,5 Sm for hvidt og 5,8 Sm for rødt Lys.

3616. Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde atter tændt.

Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. 56° 43' N. 8° 10' E. er atter tændt og i Orden. (E. f. S. Nr. 54/3577 1939.)

3617. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Afmærket neutralt Løb. Lystønde atter tændt.

Den rødmalede Lys- og Fløjtetønde *A.*, som viser hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>, paa 56° 00' (00") N. 8° 01' (40") E. er atter tændt og i Orden. (E. f. S. Nr. 54/3578 1939.)

3618. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Knudedyb. Farvandet N. og W. for Koresand. Juvre Dyb. Sømærker inddraget for Vinteren. Sømærke ombyttet med Vintersømærke.

1. Nedennævnte Sømærker er inddraget for Vinteren:
  - a. *Kjeldsand NE.*, rød Stage med 1 opadvendt Kost 55° 21' (15") N. 8° 33' (00") E.
  - b. *Pendersand S.*, rød- og hvidtribet Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk. 55° 21' (55") N. 8° 34' (58") E.
  - c. *Flakstjerten N.*, rød Stage med 1 opadvendt Kost. 55° 18' (10") N. 8° 27' (26") E.
  - d. *Gyden*, rød Stage med 1 opadvendt Kost. 55° 18' (12") N. 8° 29' (08") E.
  - e. *Peelrevet*, rød Stage med 1 opadvendt Kost. 55° 19' (48") N. 8° 33' (10") E.



- f. *Knudedyb* N., hvid Stage med 2 Halmviske. 55° 18' (12") N. 8° 23' (12") E.  
 g. *Peter Meyers Sand*, hvid Stage med 1 Halmvisk. 55° 19' (00") N. 8° 30' (40") E.  
 h. *Læggen*, hvid Stage med 1 Halmvisk. 55° 20' (20") N. 8° 35' (05") E.  
 2. *Jens Klemmensens Revle*, rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk paa 55° 20' (09") N. 8° 33' (04") E. er for Vinteren ombyttet med en rød- og hvidstribet Stage uden Topbetegnelse.

**3619. (T). Holland. Wester Schelde. Bat og N. Saaftinge Fyr beskadiget.**

(B. a. Z. Nr. 273/3509. 's-Gravenhage 1939.)

a) *Bat Fyr* paa c. 51° 24',<sub>1</sub> N. 4° 11',<sub>6</sub> E. er beskadiget ved Paasejling og viser nu midlertidig hvidt Lys hele Horisonten rundt.

b) *N. Saaftinge Fyrbaake* paa c. 51° 22',<sub>4</sub> N. 4° 13' E. er væltet. Man kan ikke regne med, at den er tændt.

**3620. England. Thomsen Munding. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2602. London 1939.)

E. f. S. Nr. 54/3547 1939 annulleres og erstattes med:

To Vrag, der er farlige for Sejladsen, ligger sunket i *Queens Channel* paa henholdsvis 51° 28' 15" N. 1° 27' 08" E. og 51° 27' 45" N. 1° 26' 48" E.

**3621. England. Thomsen Munding. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2640 og 2641. London 1939.)

1. Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 51° 30' (30") N. 1° 32' (30") E.

2. Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket i *Princes Channel* paa 51° 30' (30") N. 1° 24' (30") E.

**3622. England. Thomsen Munding. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 2613. London 1939.)

E. f. S. Nr. 50/3288 1939 annulleres og erstattes med:

Nedennævnte Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Girdler* Baake, der er beliggende paa c. 51° 30' N. 1° 10' E.:

- a. 5,<sub>5</sub> m — 2,<sub>25</sub> Sm 346°.      c. 5,<sub>5</sub> m — 2,<sub>47</sub> Sm 5°.  
 b. 4,<sub>6</sub> m — 2,<sub>34</sub> Sm 357°.

**3623. England. Longsand Head. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2642. London 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 51° 47' (30") N. 1° 39' (00") E.

**3624. England. Thomsen Munding E. Minesparring udlagt.**

(Meddelelse fra det britiske Admiralitet den 30. November 1939.)

Miner er udlagt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a. 51° 59' 36" N. 2° 13' 00" E.      c. 51° 43' 00" N. 2° 31' 00" E.  
 b. 51° 58' 48" N. 2° 35' 00" E.      d. 51° 36' 00" N. 2° 06' 42" E.

**3625. England. Orfordness E. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2627 og 2628. London 1939.)

To Vrag, der er farlige for Sejladsen, ligger sunket paa henholdsvis 52° 03' 45" N. 1° 43' 15" E. og 52° 05' 30" N. 1° 41' 30" E.

**3626. (T). Nordsøen. Englands E.-Kyst. Sejlanvisning. Advarsel.**

(Meddelelse fra Handelsministeriet den 29. November 1939.)

Det anbefales alle Skibe bestemt til engelske E.-Kyst Havne S. for *Flamborough Head* at gennemsejle Strækningen mellem *Flamborough Head* Breddeparallel og *Grimsby* Breddeparallel om Dagen paa Grund af Vrag beliggende paa c. 53° 56',<sub>5</sub> N. 0° 19',<sub>5</sub> E.

**3627. England. Humber Anduvning. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2629 og 2630. London 1939.)

To Vrag, der er farlige for Sejladsen, ligger sunket paa henholdsvis 53° 30' 45" N. 0° 22' 15" E. og 53° 36' 00" N. 0° 21' 30" E.

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

1939

- 36/2621 Forsigtighed tilraades ved Besejlingen af danske Kystfarvande.  
37/2622 *Sundet. København.* Søminer udlagt.  
38/2680 Advarsel mod drivende Miner.  
42/2752 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *København.*  
43/2852 } *Sundet. Københavns Red.* Afmærkning. Lettelser for lokalkendte mindre Fartøjer. Ad-  
52/3425 } varsel.  
46/2993 *Fakse Bugt.* Drivende Miner. Advarsel.  
47/3054 Oplysning om Tvangslodsaing paa *Københavns Red.*  
54/3569 *Store-Bælt S.-lige Del.* Minespæringer udlagt. Forbudt Sejlmraade. Advarsel.  
54/3570 *Lille-Bælt S.-lige Del.* Minespæringer udlagt. Forbudt Sejlmraade. Advarsel.

### I. Østersøen.

1939

- 1/2 *Østersøen. Adlergrund* Fyrskib N. Vrag „*Katharina Peppa*“. Vrag afmærket.  
1/14 *Tyskland. Stolpe Banke S.* Vrag „*San Matteo*“. Vraglystøndes Plads.  
9/645 *Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE.* Oplysning om Vrag.  
30/2200 *Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna.* Fartbestemmelser.  
34/2497 *Tyskland. Adlergrund* Fyrskib S. Lystønde midlertidig udlagt.  
35/2582 *Finland. Finske Bugt. Hogland.* Radiofyr oprettes. Taagesignal forandres.  
35/2583 *Finland. Finske Bugt. Someri.* Radiofyr oprettes.  
38/2624 *Tyskland. Pillau.* Undervandshindringer. Advarsel.  
38/2625 *Tyskland. Danzig Bugt. Farezone.* Advarsel.  
38/2626 *Tyskland. Swinemünde.* Undervandshindringer. Undervandssignal ude af Virksomhed.  
Advarsel.  
38/2627 *Tyskland. Kielerfjord.* Undervandshindringer. Advarsel.  
41/2716 } *Sverige S.-Kyst. Falsterborev S.* Neutralt Løb afmærket.  
51/3344 }  
41/2718 *Sverige E.-Kyst. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden.* Midlertidig Fyrbelysning.  
42/2759 *Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund.* Miner udlagt. Advarsel.  
43/2853 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt.* Minespæringer udlagt.  
45/2920 *Østersøen. Stevns SE. t. E. ½ E.* Vrag.  
45/2921 *Sundet S.-lige Indgang.* Minespæringer S. Lystønde udlagt.  
45/2924 *Sverige. Öland södra udde SE.* Grunde afmærket. Advarsel.  
47/3055 *Østersøen. Gedser Rev—Dars.* Minespæringer udlagt. Oplysning om Lodstjeneste. Advarsel.  
51/3343 *Østersøen. Gedser Rev—Dars.* Minespæringer. Lystønde udlagt.  
51/3345 *Sverige S.- og E.-Kyst.* Midlertidige Lodsfarvande m. m.  
51/3354 *Finland. Skärgårdshavet. Utö.* Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

## 1989.

- 51/3358 *Estland. Finske Bugt. Riga Bugt.* Omraader med Lodstvang.  
 51/3361 *Leland. Liepaja.* Forbudte Omraader.  
 53/3507 *Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn.* Tilsanding. Fyr midlertidig slukket.  
 53/3515 } *Tyskland. Danzig Bugt.* Anduvning. Sejlanvisning. *Gotenhafen.* Lodstvang.  
 55/3597 }  
 53/3516 *Tyskland. Danzig Bugt. Zoppot NE.* Undervandshindring.  
 54/3532 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt.* Lodsstation flyttet.  
 55/3581 *Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn.* Dybde i Indsejlingen aftaget.  
 55/3582 *Danmark. Bornholm. Gudhjem S.-lige Havn.* Havnearbejder. Ledefyr midlertidig slukket.  
 55/3595 *Estland. Finske Bugt. Fyrskibet Tallinn* ombyttes midlertidig.  
 55/3596 *Estland. Finske Bugt. Fyrskibet Hiiumadal* ombyttes midlertidig.  
 55/3599 *Tyskland. Kolberg ENE.* Spærret Omraade.  
 55/3680 *Sverige. Södra Kvarken.* Minepærring udlægges. Advarsel.

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

## 1989

- 1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
 1/21 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri.* Signal for Skydning.  
 1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.  
 1/23 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Køge Bugt.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 1/25 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.  
 1/26 *Sverige. Sundet. Skanör Havn.* Sømærker midlertidig inddraget.  
 1/28 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedø* Fort.  
 1/30 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn.* Indsejlingsrende tilsandet.  
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende.  
 1/35 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.  
 1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn.* Signaler for Skarpskydning. Advarsel.  
 1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa.* Oplysning om Fyrbelysning.  
 11/790 *Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr* forandres. Taagesignal forandres.  
 26/1904 *Danmark. Sundet. Stubben.* Kloaktaarn opføres.  
 27/1981 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Opmudringsarbejder. Lystønde og Tønde midlertidig flyttet.  
 30/2220 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund.* Bro under Bygning. Advarsel.  
 32/2332 *Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr* formørkes delvis.  
 35/2585 *Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib* ombyttes midlertidigt.  
 36/2589 *Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg.* Passage af *Christian X's Bro.* Advarsel.  
 47/3068 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrommen.* Oplysning om Vrag.  
 48/3121 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 50/3256 *Danmark. Sundet. Kalveboderne.* Uddybning. Oplysning om Gravmaskiner m. m.  
 51/3363 *Sverige. Sundet.* Midlertidige Lodsfarvand m. m.  
 51/3364 *Sverige. Sundet. Ven.* Fyr- og Taagesignalstation oprettes.  
 53/3433 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Slusehavnen S.* Spærring udlægges.  
 53/3439 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.  
 55/3607 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.  
 55/3681 *Danmark. Lille-Bælt. Fløkejet E.* Undervandshindring.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1989

- 1/39 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri.* Signal for Skydning.  
 1/40 *Danmark. Kattegat. Schultz's Grund.* Puller. Advarsel.  
 10/724 *Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havn* udvides. Advarsel.  
 12/844 } *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Oplysning om Havnearbejde. Advarsel.  
 18/1392 }  
 16/1172 *Danmark. Kattegat.* Indsejlingen til *Mariager Fjord.* Dybde aftaget.  
 17/1247 *Danmark. Kattegat. Aalbæk Havn* under Ombygning. Midlertidig Afmærkning.  
 20/1553 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn.* Oplysning om Dybde.  
 23/1784 *Danmark. Kattegat. Læsø N.-Kyst. Østerby Havn.* Dækmole under Bygning. Advarsel.

## 1989

- 24/1801 *Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
 26/1908 *Sverige. Kattegat. Nidingen Fyr.* Taagesignal forandres.  
 27/1984 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord.* Oplysning om Dybde.  
 27/2040 *Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb.* Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.  
 28/2112 *Danmark. Limfjorden. Salling Sund. Glyngøre Vinkelfyr NW.* Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 35/2599 *Sverige. Skagerrak. Väderöerne.* Nyt Fyr tændes.  
 40/2697 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Dybde i Indløb aftaget.  
 46/3012 *Danmark. Limfjorden. Agger Sund.* Brobygningsarbejder. Advarsel.  
 48/3124 *Sverige.. Skagerrak. Strömstad—Paternoster.* Midlertidige Lodsfarvand m. m.  
 50/3259 } *Danmark. Farvandet W. for Samsø.* Skydesvælses. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 54/3536 }  
 51/3370 *Sverige. Kattegat. Skagerrak.* Midlertidige Lodsfarvand m. m.  
 53/3509 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Fyr* forandres.  
 54/3538 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1989

- 1/54 *Belgien. Wandelaar Fyrskib E.* Vrag „*Nippon*“.  
 1/58 *England. Ray Sand Channel.* Farligt Omraade. Mærketønder udlagt.  
 8/576 *Nordsøen. Humber Fyrskib E. t. N.* Vrag „*Katina Bulgaris*“.  
 9/655 *Tyskland. Borkum N.* Vrag „*Wiborg II*“ afmærket.  
 15/1100 *Skotland. Bass Rock.* Fyrs Lysevne formindskes midlertidigt.  
 30/2233 *England. Harwich.* Undervandshindringer udlagt og afmærket med Lystønder.  
 31/2286 *Holland. Nieuwediep.* Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
 34/2516 *Skotland. Firth of Forth.* Forbudt Ankringsomraade.  
 34/2574 *England. Harwich.* Ledefyr slukkes midlertidig.  
 38/2652 *Tyskland. Elben.* Lodstvang.  
 41/2737 } *Danmark. Jyllands W.-Kyst.* Oplysning om afmærket Løb til *Graadyb.* *Graadyb* Fyrskib  
 43/2858 } flyttet og ombyttet med Lys- og Fløjetønde. Radiofyr oprettes ved *Lyngvig.*  
 47/3086 }  
 54/3571 }  
 43/2857 *Rusland. Hvide Hav.* Forbudt Omraade.  
 43/2876 *England. Tyne—Humber.* Minespærring udlagt.  
 44/2894 *Holland. Zeegat van Texel.* Oplysning om Lods.  
 46/3914 *Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland.* Undersøgelsestjeneste.  
 47/3090 *Skotland. Firth of Forth.* Forbudt Omraade.  
 48/3126 *Holland. Zeegat van Terschelling.* Forbudt Omraade. Advarsel.  
 50/3289 *Skotland. Firth of Forth.* Skibsfartshindringer. Advarsel.  
 50/3331 *Nordsøen. Outer Silver Pit. Brune Banke SW.* Minefelter.  
 50/3333 *Holland. Zeegat van Vlissingen.* Oplysning om Lodstjeneste.  
 51/3380 *Rusland. Nordlige Ishav. Kola Bugt.* Farligt Omraade. Advarsel.  
 53/3460 *Belgien.* Oplysning om Lodstjeneste.  
 53/3466 *Skotland. Firth of Forth.* Forbudt Omraade.  
 53/3510 *England E.-Kyst.* Sejladsforskrift. Advarsel.  
 53/3511 *England. Themsens Munding.* Oplysning om Minefelt. Vrag. (Pkt. 3 og 4 udgaar).  
 53/3512 *Skotland. Rattray Head.* Advarsel.  
 54/3543 *Holland. Zeegat van Vlissingen. Wielingen* Forbudt Omraade. Sejlanvisning. Undersøgelsestjeneste. Lodstjeneste. Advarsel.  
 54/3544 *Belgien. Schelde.* Lystønder forandres.  
 54/3545 *England. Themsens Munding.* Farligt Omraade.  
 54/3546 *England. Themsens Munding og Anduvningen af The Downs.* Sejladsforskrifter.  
 54/3576 *Nordsøen. Longstone NE.* Minefare.  
 55/3624 *England. Themsens Munding E.* Minespærring udlagt.  
 55/3626 *Nordsøen. England E.-Kyst.* Sejlanvisning. Advarsel.  
 55/3629 *Skotland. Firth of Forth.* Trafikbestemmelser.  
 55/3630 *Skotland. Firth of Forth. Bass Rock.* Undervandshindringer udlagt.  
 55/3631 *Skotland. May Island E. ½ N.* Farligt Omraade. Advarsel.  
 55/3632 *Skotland. Bell Rock NE. t. N.* Farligt Omraade. Advarsel.  
 55/3633 *Skotland. Rattray Head SE. t. S.* Farligt Omraade. Advarsel.  
 55/3672 *England. Great Yarmouth N.* Minefare. Advarsel.  
 55/3673 *England. Inner Downsing Fyrskib.* Minefare. Advarsel.  
 55/3674 *England. Humber Fyrskib ESE. og ENE.* Skibsfartshindringer.  
 55/3675 *England. Flamborough Head NNE.* Minefare. Advarsel.  
 55/3676 *Skotland. St. Abbs Head.* Taagesignal forandres.  
 55/3677 *Skotland. Firth of Forth. Isle of May.* Taagesignal oprettes.

## Island og Færøerne.

- 1989  
 1/59 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki Grund fundet.*  
 1/60 *Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.*  
 26/1920 *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.*

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1939  
 1/64 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*  
 1/65 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*  
 1/66 *Danmark. Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningstjenesten.*  
 1/67 } *Danmark. Danske Farvande. Stormvarsler, Vejrmeldinger og Navigationsefterretninger af*  
 6/463 } *særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelefon. Færøerne. Vejrmeldinger*  
 1/69 } *pr. Radiotelefon.*  
 1/69 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af*  
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/70 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*  
 1/71 *Danmark. Foranstaltninger ved Fund af forankrede eller sunkne Miner m. m.*  
 1/72 *Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske*  
*Farvande.*  
 1/74 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*  
 1/76 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*  
 2/156 *Indberetning om farlige Skibsfartshindringer i udenlandske Farvande.*  
 2/157 *Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*  
 2/158 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*  
 3/233 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forholdsregler til Betyggelse mod Dybdeforringelser*  
*i danske Farvande.*  
 6/464 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*  
 12/946 *Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.*  
 26/1964 } *Spanien. Oplysning om Sejlads paa spanske Havne.*  
 28/2110 }  
 33/2484 *Spanien E.-Kyst. Minefare. Advarsel.*  
 34/2572 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.*  
 35/2620 *Danmark. Fælles Radio-Kaldesignal for danske Skibe.*  
 38/2669 *Danmark. Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Be-*  
*vægelser og Ladninger.*  
 38/2670 *Danmark. Midlertidig Indskrænkning af Radiotelegrafi.*  
 38/2672 *England. Oplysninger om Fyr og Afmærkning samt Anvendelse af Radiotelegraf. Advarsel.*  
 38/2673 *England. Særlige midlertidige Bestemmelser om Skibes Lanterneføring.*  
 38/2674 } *England. Strædet ved Dover. Firth of Forth. Helgoland Bugt. Minefare. Advarsel.*  
 39/2683 }  
 38/2675 *Frankrig. Middelhavet. Adgang til territoriale Farvande forbudt.*  
 38/2676 *Frankrig og Alger. Kyststationer midlertidig lukket.*  
 38/2677 *Marokko. Middelhavet. Adgang til territoriale Farvande forbudt.*  
 38/2678 *Tyskland. Advarsel mod at stole paa Fyr og Sømærker.*  
 38/2679 *Tyskland. Nordsøen. Minefare. Advarsel.*  
 40/2705 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende danske Undersaatters Forhold overfor krigsførende*  
*Magters Regeringskibe.*  
 40/2706 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe.*  
 40/2713 } *Østersøen. Undervandshindringer. Advarsel.*  
 42/2851 }  
 40/2714 *Østersøen. Lille-Bælt S.-lige Indgang. Spørroomraade. Advarsel.*  
 41/2743 *Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse af 3. September 1939 om Hemme-*  
*ligholdelse af Oplysning om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.*  
 41/2746 *England. Opfordring til at anløbe Kontrolhavne.*  
 41/2747 *Holland. Aabne Farvande. Fyr slukket. Fyrskibe inddraget.*  
 41/2750 *Tyskland. W.-lige Østersø. Lodatvang.*  
 42/2836 *England. Dover Havn. Sejladsforskrift.*  
 42/2837 *Frankrig. Oplysning om Minefare.*  
 42/2841 *Kanada. Oplysning om Adgangsbestemmelser.*  
 44/2918 *Britiske Havne. Ministrygningsoperationer.*  
 45/2976 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af*  
*Sundet.*  
 45/2977 } *England. Regler for Besejling af Strædet ved Dover og Kanalen.*  
 53/3504 }  
 55/3664 }  
 45/2978 *England. Themsen og Medway. Oplysning om Undersøgelsestjenesten.*  
 45/2991 *England. Oplysning om Kontrol af Skibe. Indskærping af Forholdsregler.*

## 1939.

- 45/2992 *Frankrig.* Kontrolsteder for Skibe.  
 46/3047 *Belgien.* Drivende Miner. Advarsel.  
 46/3049 *Sverige.* Midlertidig Udvidelse af Sendetider for visse Radiofyre.  
 46/3053 *Ægypten.* Port Said og Suez. Undersøgelsestjeneste. Sejladsforskrifter.  
 48/3167 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Skibes Nationalitetsmærker.  
 48/3172 *Norge.* Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor *norsk* Søterritorium.  
 48/3178 *Finland.* Advarsel mod at stole paa Fyr. Sømærker o. l.  
 48/3179 *Finland.* Midlertidige Trafikruter. Advarsel.  
 49/3231 *Chile.* Cirkulære vedrørende Overholdelsen af Neutralitetsbestemmelserne.  
 49/3232 *Finland* S.-Kyst. Miner udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.  
 49/3233 *Finland.* Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor *finsk* Søterritorium.  
 49/3234 *Frankrig og Kolonier.* Adgangsbestemmelser.  
 49/3235 *Italien og Kolonier.* Forbudte Havne.  
 49/3237 *Sverige.* Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.  
 49/3238 *Tyskland.* *Norjæen.* Marinesignalstationer. Visning af Kendingssignal.  
 50/3325 *Finland.* *Finske Bugt.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter. Advarsel.  
 50/3328 *Sverige.* Oplysning om Udsendelse af meteorologiske Meldinger.  
 50/3335 *Belgien.* Undersøgelsestjeneste oprettet.  
 50/3336 *Finland.* *Finske Bugt.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter.  
 51/3412 *Tyskland.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 51/3419 *England.* Sejladsforskrift. Oplysningshavne.  
 54/3567 *Danmark.* Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte Isberetninger.  
 54/3568 *Britisk Territorialfarvand.* Afbenyttelse af Blus forbudt.  
 54/3572 *Belgien.* Vigtige Radioudsendelser for Søfarten.  
 54/3579 } *Sundet* S.-lige Indgang. Minespærring udvidet. Oplysning om Grænser. Oplysning om de  
 55/3665 } nevrtrale Løb S. for *Falsterbo.* Advarsel.  
 54/3580 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri m. v. i visse Omraader af *Store-Bælt* og *Lille-Bælt.*  
 55/3663 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrammer til *danske* Skibe.

- 3628. England. Humber. Withernsea Fyr SE. Oplysning om Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 2603. London 1939.)  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 51/3389 1939 meddeles:
1. Et strandet Vrag ligger sunket paa c.  $53^{\circ} 42' N.$   $0^{\circ} 07' E.$ ,  $3,6$  Sm  $116^{\circ}$  fra *Withernsea Fyr* og c.  $0,5$  Sm NE. for den tidligere opgivne Plads.
  2. Et farligt Vrag ligger sunket  $3,9$  Sm  $121^{\circ}$  fra *Withernsea Fyr* og c.  $0,6$  Sm NE. for den tidligere opgivne Plads.
  3. En grønmalet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $10^s$ , er udlagt  $3,7$  Sm  $112^{\circ}$  fra *Withernsea Fyr*.  
(E. f. S. Nr. 51/3389 1939.)
- 3629. (T). Skotland. Firth of Forth. Trafikbestemmelser.**  
(N. t. M. Nr. 2663. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 49/3215 1939 annulleres og erstattes med:  
Indtil videre skal alle Skibe saavel for indgaaende som for udgaaende af *Firth of Forth* benytte Løbet mellem *May Island* og *Bass Rock*.  
*May Island*: c.  $56^{\circ} 11' N.$   $2^{\circ} 33' W.$   
*Bass Rock*: c.  $56^{\circ} 05' N.$   $2^{\circ} 38' W.$
- 3630. (T). Skotland. Firth of Forth. Bass Rock. Undervandshindringer udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 2671. London 1939.)  
E. f. S. Nr. 42/2791 1939 annulleres og erstattes med:  
I Nærheden af *Bass Rock* er udlagt Undervandshindringer. Det er forbudt at ankre eller navigere indenfor et Omraade, der begrænses, som følger:  
En Linie fra et Punkt A,  $2,5$  Sm  $244^{\circ}$  fra *Bass Rock Fyr*, 1 Sm i Retningen  $0^{\circ}$ , derfra  $2,2$  Sm i Retningen  $66^{\circ}$ , derfra  $1,2$  Sm i Retningen  $118^{\circ}$  og derfra i Retningen  $170^{\circ}$  til Kysten.  
*Bass Rock Fyr*: c.  $56^{\circ} 05' N.$   $2^{\circ} 38' W.$
- 3631. Skotland. May Island E.  $\frac{1}{2}$  N. Farligt Omraade. Advarsel.**  
(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 3. December 1939.)  
Efter modtagne Oplysninger advares Skibe mod at passere igennem et Omraade med Pladsen  $56^{\circ} 15' N.$   $1^{\circ} 25' W.$ , c. 39 Sm E.  $\frac{1}{2}$  N. fra *May Island*, som Centrum og 2 Sm Radius.
- 3632. Skotland. Bell Rock NE. t. E. Farligt Omraade. Advarsel.**  
(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 3. December 1939.)  
Efter modtagne Oplysninger advares Skibe imod at passere igennem et Omraade med Pladsen  $56^{\circ} 40' N.$   $1^{\circ} 50' W.$ , c. 23 Sm  $53^{\circ}$  fra *Bell Rock Fyr*, som Centrum og 2 Sm Radius.
- 3633. Skotland. Rattray Head SE. t. S. Farligt Omraade. Advarsel.**  
(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 1. December 1929.)  
Efter modtagne Oplysninger advares Skibe mod at passere igennem et Omraade med Pladsen  $57^{\circ} 24',4 N.$   $1^{\circ} 34',2 W.$  som Centrum og  $2\frac{1}{2}$  Sm Radius.  
(Se Tillæg.)

#### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 3634. Orkney Øerne. North Ronaldsay. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 2633. London 1939.)
1. Et strandet Vrag findes paa c.  $59^{\circ} 21' N.$   $2^{\circ} 22' W.$ , paa *Reefdyke*,  $2,1$  Sm  $125^{\circ}$  fra *Free Kirk Manse, North Ronaldsay*.
  2. Et strandet Vrag findes  $1,58$  Sm  $59^{\circ}$  fra *Free Kirk Manse, North Ronaldsay*.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3635. Newfoundland S.-Kyst. Miquelon Islands. Lys- og Fløjtetønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 2575. London 1939.)  
Lys- og Fløjtetønden *Bob Rock* paa c. 46° 51' N. 55° 58' W. er permanent inddraget.
3636. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Fyrskib. Under-  
vandstaagesignal forandret. Undervandsklokke nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 41/2626. 1. Washington 1939.)  
Undervandstaagesignalet i *Boston* Fyrskib paa c. 42° 20' N. 70° 45' W. er forandret  
til en Gruppe paa 5 Stød hver 20<sup>s</sup>, hvert Stød af 1<sup>s</sup>. Varighed, Mellemrum mellem Stø-  
dene 1<sup>s</sup>, Mellemrum mellem Grupperne 11<sup>s</sup>.  
Undervandsklokken er nedlagt. !

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-  
Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

3637. Store Antiller. Haiti. Tortuga Island. Oplysning om East Point Fyr.  
(N. t. M. Nr. 42/2708. Washington 1939.)  
*East Point* Fyr paa c. 20° 01' N. 72° 38' W. rapporteres at vise hvidt Et-Blink  
hver 5<sup>s</sup>.
3638. Brasilien. Para Munding. Curuça Fyr forandret.  
(B. a. Z. Nr. 274/3534. 's-Gravenhage 1939.)  
Det ubevogtede, hvide Gruppe-Blinkfyr paa *Curuça Point* viser nu Tre-Blink  
hver 15<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 10<sup>s</sup>, Iøvrigt  
uforandret.
3639. Uruguay. Rio de la Plata Anduvning. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 2555. London 1939.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 34° 58' S. 53° 27' W.
3640. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Reyes Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 41/2642. Washington 1939.)  
*Point Reyes* Fyr paa c. 38° 00' N. 123° 01' W. er forandret til at vise hvidt Et-  
Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1,7<sup>s</sup>, Mørke 3,3<sup>s</sup>. Samtidig er Lysevnen betydelig forøget.
3641. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Suisun Bugt. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 42/2715. Washington 1939.)  
Paa W.-Siden af Indløbet til *Bay Point Slough* c. 1280 m 151° fra *Roe Island* Fyr  
er paa c. 38° 03' N. 122° 01' W. tændt et Fyr, *Bay Point Slough Entrance* Fyr, der viser  
rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>. Flam-  
mens Højde: 7,0 m.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3642. Italien W.-Kyst. Spezia Anduvning. Undervandshindringer fjernet. Omraade  
frigivet for Sejlads.  
(A. a. N. Nr. 46/10. Genua 1939.)  
E. f. S. Nr. 44/2908 1939 annulleres, da de deri omtalte Undervandshindringer  
er fjernet og Omraadet frigivet for Sejlads.  
c. 44° 04½' N. 9° 34½' E.



- 3643. Sicilien S.-Kyst. Gela (San Giovanni di Terranova). Sejladsforskrift.**  
(N. f. S. Nr. 50/4714. Berlin 1939.)
1. Det er forbudt Handelsskibe at løbe ind i Havnen om Natten.
  2. Det er forbudt at nærme sig Krigsfartøjer.
  3. Det er forbudt at benytte Radioen.
  4. Skibe, der overtræder ovenstaaende Anordninger, udsætter sig for at blive beskudt.
- c. 37° 04' N. 14° 15' E.
- 3644. (T). Sicilien W.-Kyst. Trapani Anduvning. Sejladsforskrift.**  
(A. a. N. Nr. 46/8. Genua 1939.)  
E. f. S. Nr. 44/2909 1939 annulleres og erstattes med:  
Al Sejlad er forbudt i Omraadet mellem *Isola Levanzo* og *Scoglio Porcelli*.  
*Scoglio Porcelli*: c. 38° 02',5 N. 12° 26',4 E.
- 3645. Sicilien. Augusta. Tønde udlagt.**  
(A. a. N. Nr. 43/17. Genua 1939.)  
Til Afmærkning af en Grund er der paa c. 37° 13',6 N. 15° 11',9 E., 280 m 121',5° fra Hovedet af den lille Mole N. for *Punta del Cugno* udlagt en rød Stumptønde med 2 røde Cylindre som Topbetegnelse.
- 3646. Pantellaria. Sejladsforskrifter.**  
(N. f. S. Nr. 49/4638. Berlin 1939.)
1. Opholdet paa Søterritoriet omkring *Pantellaria* er saavel Dag som Nat forbudt Handelsskibe af enhver Nationalitet og Størrelse, saafremt de ikke er bestemt til en af Pladserne: *Scauri*, *Tracino*, *Campobello* og *Pantellaria*.
  2. De til en af nævnte Pladser bestemte Skibe skal, naar de ankommer til Søterritoriet, sætte Kurs mod *Port Pantellaria*, der er beliggende paa c. 36° 50' N. 11° 57' E. Ankommen i Sigte af Signalstationen i *Pantellaria*, skal Nationsflag og Kendingssignal være hejst; udfør Stationen skal der afventes Tilladelse til Ankring indenfor Søterritoriet.
  3. Ankomst til Søterritoriet mellem Solnedgang og Solopgang er forbudt, medmindre der foreligger Nødstilstand, i saa Tilfælde skal der handles som beskrevet under 2).
- 3647. (T). Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Po Munding. Po di Goro Fyr midlertidig forandret.**  
(A. a. N. Nr. 46/7. Genua 1939.)  
Fyret paa c. 44° 48' N. 12° 23' E., ved SW.-Siden af Indløbet til *Po di Goro* viser for Tiden hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>, Synsvidde: 10 Sm.
- 3648. Italien. Adriaterhavet. Venezia Bugt. Fasana. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 2539. London 1939.)  
Fyret paa S.-Molens Hoved paa c. 44° 56' N. 13° 48' E. er forandret til hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm.
- 3649. Italien. Adriaterhavet. Pola. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 2539. London 1939.)  
Det røde Gruppe-Blinkfyr paa 44° 52' (20") N. 13° 50' (40") E. er nedlagt.  
(Se Tillæg.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 3650. (T). Madagascar. Havne lukket om Natten.**  
(B. a. Z. Nr. 274/3535. 's-Gravenhage 1939.)  
Alle Havne paa *Madagascar* er om Natten lukket for Skibsfarten.
- 3651. (T). Madagascar. Nosi Langor Fyr midlertidig slukket.**  
(B. a. Z. Nr. 274/3536. 's-Gravenhage 1939.)  
*Nosi Langor Fyr (Iles des Aigrettes)* paa c. 12° 13' S. 49° 20' E. er midlertidig slukket.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

3652. Singapore Stræde. Singapore Anduvning. Fyr atter tændt. Advarsel.  
(B. a. Z. Nr. 273/3523. 's-Gravenhage 1939.)  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 48/3159 1939, Pkt. 1 meddeles, at de deri nævnte Fyr atter var tændt den 21. Oktober d. A.  
Man maa regne med, at Fyrene i og ved *Singapore* kan være slukket uden Varsel.  
*Lima Island* Fyr: c. 1° 22' N. 104° 18' E.
3653. Singapore Anduvning. Johore Stræde. Angler Bank Lystønde flyttet.  
(B. a. Z. Nr. 273/3524. 's-Gravenhage 1939.)  
*Angler Bank* Lystønde er flyttet til 1° 20',<sub>8</sub> N. 104° 03',<sub>1</sub> E., 0,<sub>125</sub> Sm 143°,<sub>5</sub> fra dens tidligere Plads.
3654. Singapore Stræde. Singapore.<sup>3</sup> Keppel Harbour. Maender Shoal. Baake opføres ikke.  
(N. t. M. Nr. 2540. London 1939.)  
Forsøget paa at opføre en Baake paa *Maender Shoal* paa 1° 15' 30" N. 103° 49' 30" E. er opgivet paa Grund af Bundens Beskaffenhed.  
(E. f. S. Nr. 21/1624 1939.)
3655. Sunda Øerne. Sumatra W.-Kyst. Sibolga Red. Oplysning om Fyr.  
(B. a. Z. Nr. 269/3479. 's-Gravenhage 1939.)  
Det røde Fyr med En-Formærkelser paa Yderenden af *Sibolga* Anlægsbro har nu en Synsvidde af 7 Sm.  
c. 1° 44',<sub>5</sub> N. 98° 46',<sub>5</sub> E.
3656. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Gaspar Stræde. Sandø findes ikke.  
(B. a. Z. Nr. 269/3478. 's-Gravenhage 1939.)  
Den paa c. 3° 28',<sub>8</sub> S. 107° 10',<sub>12</sub> E. angivne Sandø er nu en ved Højvande overflydt Sandrevle, der er tør ved Lavvande.
3657. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja Ooster Vaarwater. Kletarif. Signaler for Undersøgelsestjenesten.  
(B. a. Z. Nr. 269/3480. 's-Gravenhage 1939.)  
Det hvidt-sortte, lodret stribede cylinderformede Topmærke paa Jernbaaken ved *Kletarif* paa c. 7° 19',<sub>5</sub> S. 112° 52',<sub>1</sub> E. er nedtaget. Fra Baaken vises nu Signalerne for Undersøgelsestjenesten, 3 røde Balloner (3 røde Lanterner).
3658. Sunda Øerne. Celebes W.-Kyst. Bocht Mandar. Kendelige Træer. Kystlinien ændret.  
(B. a. Z. Nr. 269/3482. 's-Gravenhage 1939.)  
1. Paa 3° 50' 50" S. 119° 30' 57" E. findes et kendeligt Træ.  
2. Ved *Tanjong Kajoeanggingge* har Kystlinien udvidet sig udefter.  
3. Paa 3° 36' 26" S. 119° 29' 18" E. findes et kendeligt Træ.
3659. Sunda Øerne. Borneo SW.-Kyst. Bawal E. Grunde.  
(B. a. Z. Nr. 273/3525. 's-Gravenhage 1939.)  
Ved SW.-Kysten af *Borneo*, E. for *Bawal Island*, er fundet følgende Grunde:  
a) En Sten, tør ved Lavvande, paa 2° 43' 21" S. 110° 09' 28" E.  
b) En Pulle med 3¾ m Vand paa 2° 43' 20" S. 110° 09' 53" E.  
c) En Pulle med 5 m Vand paa 2° 42' 40" S. 110° 09' 29" E.
3660. Kinesiske Hav. Bulan Stræde. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 2569. London 1939.)  
En Baake med en sort- og hvidtørnet Cylinder som Topbetegnelse er opført paa c. 1° 09' N. 103° 55' E., 0,<sub>765</sub> Sm 102° fra Baaken tæt N. for *Pulo Mariam*.

**3661. Kina E.-Kyst. Kiachow Bugt. Tsingtao. Forbudte Ankerpladser.**

(N. t. M. Nr. 2578. London 1939.)

Ankring er forbudt paa følgende Steder:

1. Indenfor en Cirkel med Radius  $0,274$  Sm og Centrum i en Fortøjningstønde, som ligger paa c.  $36^{\circ} 04' N.$   $120^{\circ} 17' E.$ , c.  $0,59$  Sm  $221^{\circ}$  fra *Horse Shoe Rocks Fyr* i Inderhavnen.

2. Indenfor en Cirkel med Radius  $0,274$  Sm og Centrum i en Fortøjningstønde, som er udlagt paa c.  $36^{\circ} 03' N.$   $120^{\circ} 19' E.$ ,  $0,45$  Sm  $221^{\circ}$  fra *Arkona Island Fyr*.

**3662. Kina. Kwangtung Halvø. Dairen Wan. Fyr tændt. Moler opført.**

(N. t. M. Nr. 2573. London 1939.)

1. Et Fyr, der viser grønt, fast Lys, er tændt paa c.  $38^{\circ} 58' N.$   $121^{\circ} 39' E.$ ,  $0,8$  Sm  $30^{\circ}$  fra det røde, faste Fyr paa Hovedet af Bølgebryderen. Flammens Højde:  $13,4$  m. Synsvidde:  $12$  Sm. En Mole strækker sig i Retning  $318^{\circ}$  fra Fyret ind til Kysten.

2. Et Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt  $0,11$  Sm  $286\frac{1}{2}^{\circ}$  fra 1. En Mole strækker sig i Retning  $318^{\circ}$  fra Fyret ind til Kysten.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****3663. Danmark. Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.**

Handelsministeriet meddeler:

Fra Mandag den 4. December Kl. 0000 G. M. T. udsendes O X X O - Telegrammer saaledes:

a) Første Udsendelse sker i Forbindelse med første Trafikliste, der udsendes efter Telegrammets Indlevering.

b) Anden Udsendelse foretages til det første af nedennævnte Tidspunkter, som indtræffer efter Telegrammets første Udsendelse:

*Blaavand Radio* 0930 og 1730 G. M. T.

*Lynby* — 0820 - 1750 —

*København* — 0700 - 1500 —

*Thorshavn* — 0800 - 1600 —

Marineminiateriet udsender fra samme Tidspunkt Meddelelser om drivende Miner paa tilsvarende Maade over *Blaavand* og *København Radio* anden Gang til ovennævnte Tider for disse Stationer.

Meddelelser om drivende Miner udsendes af Handelsministeriet herefter ikke som O X X O - Telegram, men vedblivende i *Danmarks Søfartsradio*.

(E. f. S. Nr. 35/2620 1939.)

**3664. England. Regler for Besejling af Strædet ved Dover og Kanalen.**

(N. t. M. Nr. 2648 og 2672. London 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/2977 1939 meddeles:

1. En sort og gul, lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^a$ , er udlagt paa  $50^{\circ} 57' (30'') N.$   $1^{\circ} 05' (30'') E.$

2. Skibe, der ankrer paa *Dungeness East Road*, maa ikke passere NE. for en Linie i Retningen  $300^{\circ}$  fra den i (1) nævnte Lystønde.

3. Skibe paa Vej fra *Dungeness* til *The Downs* skal passere S. om den i (1) nævnte Lystønde.

4. Skibe, der handler mod disse Forskrifter, gør det paa eget Ansvar.

(E. f. S. Nr. 45/2977 1939.)

**3665. Sundet S.-lige Indgang. Neutralt 5 m-Løb aabent for Skibsfartøen.**

(Meddelelse fra Handelsministeriet den 29. November 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 54/3579 1939 Pkt. 3 meddeles, at ifølge Indberetning fra Marinedistriktchefen i *Malmö* er 5 m-Sejlløbet S. for *Falsterbo* ryddet for Miner og Sejlads er atter mulig efter Anvisning af Lods eller patrouillerende Marinefartøj.

**3666. Spanien. Affattelse af Telegrammer.**

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Private Telegrammer og Radiotelegrammer kan i Korrespondancen med *Spanien* affattes i aftalt Sprog eller Chiffersprog. De er underkastet Censur og befordres kun paa Afsenderens Risiko.

3667. **Britiske Territorier. Affattelse af Telegrammer.**  
(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)  
Telegrammer til *Britiske Territorier* kan affattes paa Spansk.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Kort eller  
Bogs Nr.
- England:*
- R 3027 Anchorages on the north coast of New Guinea.  
R 8 A Red Sea, sheet 1.  
R 3386 China. — Long harbour and approaches.  
R 3544 China. — Starling inlet, Crooked harbour and Double haven.  
T Supplement No. 4 to South Indian Ocean Pilot.
- Tyskland:*
- R Nordsee-Handbuch, westlicher Teil, 1939, 6. Auflage.  
N D. 50 Deutsche Bucht.  
† D. 50 Helgoland bis Horns Riff.  
N Handbuch für die deutsche Handelsmarine auf das Jahr 1939.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

3668. **Tyskland. Kielerfjord. Kiel Fyrskib. Oplysning om Plads.**  
(B. a. Z. Nr. 282/3653. 's-Gravenhage 1939.)  
Fyrskibet *Kiel* er flyttet til 54° 29' 49" N. 10° 15' 23" E.  
(E. f. S. Nr. 38/2627 1939. Kort Nr. 185, 128 og 180.)

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

3669. **Danmark. Store-Bælt S. Lystønde flyttet.**  
Lystønden *Sprogo S (Gællegrund)* paa 55° 17' (36") N. 10° 58' (13") E. er flyttet c. 300 m N. efter og ligger nu i 17½ m Vand paa 55° 17' (47") N. 10° 58' (13") E.  
(Kort Nr. 143, 141, 142, 140, 125, 126 og 180. Fyr.-Fort. Nr. 358. Søm.-Fort. Side 47, Nr. 18.)
3670. **Danmark. Lille-Bælt. Tors Rev. Vrag hævet.**  
Vraget af Motorjagten *Falken*, der laa sunket paa 55° 15' (13") N. 9° 50' (12") E., er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 54/3535 1939.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3671. **Danmark. Skagerrak. Indsejlingen til Hirtshals Havn. Sømærke atter udlagt.**  
Den hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost c. 270 m 6° fra E.-lige Molehoved er atter udlagt paa Plads.  
*Hirtshals Havn:* c. 57° 35',<sub>6</sub> N. 9° 57',<sub>7</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 51/3420 1939.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3672. England. Great Yarmouth N. The Would. Minefare. Advarsel.  
(B. a. Z. Nr. 279/3597. 's-Gravenhage 1939.)  
Efter Forlydende skal der være udlagt Miner i *The Would*.  
c. 52° 54' N 1° 34' E.
3673. England. Inner Dowsing Fyrskib. Minefare. Advarsel.  
(B. a. Z. Nr. 280/3618. 's-Gravenhage 1939.)  
Et cirkelformet Omraade med Centrum i 53° 19' 18" N. 0° 38' 00" E. og Radius  
1½ Sm maa betragtes som farligt i Forbindelse med Miner.
3674. England. Humber Fyrskib ESE. og ENE. Skibsfartshindringer.  
(B. a. Z. Nr. 278/3585 og 280/3619. 's-Gravenhage 1939.)  
1. En Skibsfartshindring rapporteres at ligge paa c. 53° 32',5 N. 0° 27',5 E., c. 4  
Sm ESE. for Fyrskibet *Humber*.  
2. En Skibsfartshindring rapporteres at ligge paa c. 53° 34' N 0° 22',5 E., c. 0,75  
Sm ENE. for Fyrskibet *Humber*.
3675. England. Flamborough Head NNE. Minefare. Advarsel.  
(B. a. Z. Nr. 280/3617. 's-Gravenhage 1939.)  
Et cirkelformet Omraade med Centrum i 54° 42' 00" N. 0° 38' 00" E. og Radius  
2½ Sm maa betragtes som farligt i Forbindelse med Miner.  
Omraadet ligger E. for den *engelske* Minespærring *Tyne—Humber*.
3676. Skotland. St. Abbs Head. Taagesignal forandres.  
(B. a. Z. Nr. 281/3638. 's-Gravenhage 1939.)  
Taagesignalet ved *St. Abbs Head* Fyr paa c. 55° 55' N. 2° 08' W. vil omkring  
den 20. December d. A. uden nærmere Meddelelse blive forandret til Et-Stød hver 45<sup>s</sup>,  
Stødets Varighed 3,5<sup>s</sup>.  
(Kort Nr. 91.)
3677. (P). Skotland. Firth of Forth. Isle of May. Taagesignal oprettes.  
(B. a. Z. Nr. 281/3637. 's-Gravenhage 1939.)  
Omkring den 20. December d. A. vil der paa *North Ness* paa 56° 11' 28" N. 2°  
33' 44" W. blive oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 2¼<sup>m</sup>, Stødets Varig-  
hed 7<sup>s</sup>.  
Det nye Taagesignal skal ikke gives samtidig med Taagesignalet paa *South Ness*.  
(Kort Nr. 91.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3678. Syrien. Beirut. Fyr slukket. Sejladsforskrift. Oplysning om Lods.  
(B. a. Z. Nr. 276/3568, 280/3623 og 281/3640. 's-Gravenhage 1939.)  
1. Alle Fyr langs *Syriens* Kyst er slukket, men kan dog midlertidig blive tændt  
efter Anmodning.  
2. Om Dagen er det tilladt at sejle i de territoriale Farvande, men det er forbudt  
om Natten.  
3. *Beirut* Havn (c. 33° 54' N. 35° 30' E.) er lukket for Skibsfarten fra Solned-  
gang til 1 Time efter Solopgang.  
4. Skibe skal afvente Lods for *Beirut* uden for 100 m Kurven.
3679. (T). Grækenland E.-Kyst. Levkas. Kap Dukato Fyr midlertidig slukket.  
(B. a. Z. Nr. 278/3586. 's-Gravenhage 1939.)  
*Kap Dukato* Fyr paa c. 38° 34' N. 20° 34' E. er for Tiden slukket.

## Ekstra Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 3680. Sverige. Södra Kvarken. Minespærring udlægges. Advarsel.

(Meddelelse fra Stockholm den 5. December 1939.)

For at lette den *svenske* Neutralitetsvagts Virksomhed udlægges Miner i *Södra Kvarken* i *svensk* Territorialfarvand indenfor et Omraade, som begrænses af:

I Nord 60° 21' N.

I Syd 60° 15' N.

I Vest 18° 52' E.

samt i Øst af de rette Linier, som forbinder Punkterne 60° 21' N. 19° 08',<sub>9</sub> E., Midtpunkt af Klippen *Märket* samt 60° 15' N. 19° 06',<sub>8</sub> E.

Søfarende advares mod at besejle det nævnte Omraade. Saa længe Minerne er udlagt, henvises Søfarten først og fremmest til Sejlrenden gennem *Öregrunds Skærgaard*. For Skibe, hvis Dybgaaende ikke tillader dem at benytte Sejlrenden gennem *Öregrunds Skærgaard*, vil Minelodsning finde Sted. Lods kan faas paa følgende Pladser:

For Skibe der kommer Nord fra: paa et Punkt beliggende paa 60° 25' N. 19° 00' E., samt for Skibe der kommer Syd fra: til Havs ud for *Svartklubbens* Lodsstation.

Kaptajner paa Handelsskibe erindres om nøje at iagttage Bestemmelserne i § 6 i Kundgørelse af 26. September 1938 angaaende Søfart indenfor *svensk* Søterritorium under visse ekstraordinære Forhold (jvf. E. f. S. Nr. 49/3237 1939).

*Understen Fyr* vil blive slukket fra og med Onsdag.


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

#### 3681. (P). Danmark. Lille-Bælt. Flækøjet E. Undervandshindring.

Et Skib med et Dybgaaende paa c. 8 m rapporterer at have tøret en Undervandshindring c. 0,2 Sm E. for den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Flækøjet*, der ligger paa 55° 25' (48") N. 9° 43' (16") E.

Stedet vil blive nærmere undersøgt.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

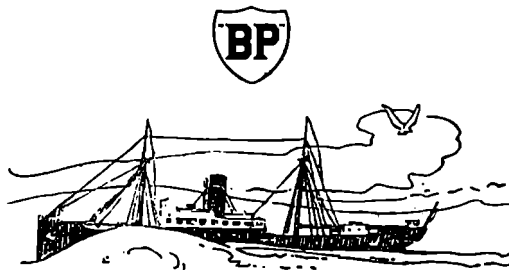


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5. København K  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN

**BP** DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI **BP**

NEW EDITION  
*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

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

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFØRRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**BRONZE  
PROPELLER**  
fra  
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,  
LONDON

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-fidslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatør
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

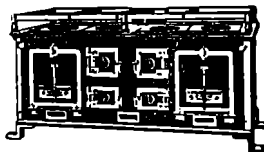


### Medlemsliste

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.«.  
 Det Forenede Bugserelskab, A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 J. Lauritzen.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samso«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

### BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.



Kabys - Komfurer  
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

### Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 - 803 og 660

IMPORT AF  
 Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
 Briketter ▲ Brænde

DAMPKIBSSELSKABET

## PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
 HOLM & WONSILD  
 Telegram-Adr.: "Holmøld"  
 Amaliegade 36

Det forenede Dampskibs-Selskab  
 AKTIESELSKAB  
 Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København





# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 50

TORS DAG 14. DECEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### ULYKKERNE PAA SØEN

To store Ulykker har ramt den danske Handelsflaade siden sidst. To Gange er et Ulykkesbudskab sendt ud over Landet og overalt blevet modtaget med dyb Sorg. »Scotia«s og »Ove Toft«s Skæbne har ramt os alle haardt; ialt 25 danske Søfolks Død paa Havet bringer Sorg og Fortvivelse til mange Hjem, der har mistet en Mand, en Far, en Søn, en Forsørger. — Lad os alle, i en Tid hvor hver Dag bringer tragiske Meddelelser, og alt synes at tyde paa, at Verden er gaaet helt af Lave, forenes i Ønsket om, at denne Øden af Menneskeliv og Menneskelykke snart maa faa en Ende.

### »SCOTIA«

Lørdag Middag meddeltes det, at Det forenede Kulkompagnis Damper »Scotia« var sunket efter en Mineeksplosion og hele den 21 Mands store Besætning omkommet. Senere paa Dagen indløb dog fra Norge Meddelelse om at Skibets Fører Kaptajn E. A. Nielsen og 2. Styrmand Asger Tobiassen var blevet reddet af en svensk Damper og landsat i Norge. Ulykken havde altsaa krævet 19 Ofre, idet man ikke tør gaa ud fra, at der er noget Haab om at den Del af Besætningen, der kom i en anden Redningsbaad end Kaptajnen og Styrmanden, skulde være blevet reddet.

Rederiet modtog et Telegram fra en anden af Selskabets Dampere, der havde fulgtes med »Scotia«, som var paa Rejse i Ballast til England for at hente Kul, om Ulykken.

De omkomne fra »Scotia« er:

1. Styrmand *P. A. v. Achen*, Langebrogade 17, Kbhvn.
  1. Mester *Thorvald Andersen*, Nylandsvej 7, Kbhvn.
  2. Mester *Hans Lars Holger Hansen*, Grenaaegade 16, Kbhvn.
- Maskinassistent *Børge Hansen*, Krusaagade 32, Kbhvn.  
Hovmester *Rysgaard*, Haraldsgade 14 B, Kbhvn.  
Kok *Truels Georg Flaathen Nielsen*, Fynsgade 4, Aarhus.  
Messedreng *Aksel Henry Knudsen*, Pilestræde 64, Kbhvn.  
Matros *Otto Christensen*, Ny Vejlevej, Herning.  
Matros *Viggo Hansen*, Wesselsgade 19, Kbhvn.  
Matros *Hugbard Emanuel Poulsen*, Stationsvej 27, Dronninglund, Jyll.  
Matros *Knud Edmund Olsen*, Kogtvedevej 153, Svendborg.  
Letmatros *Harald Viktor Rasmussen*, Smedegaarden, Voersaa pr. Agersted.  
Letmatros *Orla Iver Olesen*, Fristed, Gørlose.  
Ungmand *Villy Niels Kristian Christensen*, Kystvej 63, Aarhus.  
Fyrbøder *H. A. Sørensen*, St. Paulsgade 49, Kbhvn.  
Fyrbøder *P. C. Frederiksen*, Istedgade 111, Kbhvn.  
Fyrbøder *Jens Møller Nielsen*, Krstrupvej 17, pr. Randers.  
Fyrbøder *Valdemar Johannes Jensen*, Vestbirk Station.  
Fyrbøder *Franz Kuzniar*, Sw. Wojeiska 5, Gdynia.
- »Scotia« var bygget i 1923 ved Københavns Flydedok til De forenede Kulimportører og var paa 3600 Tons d.w.

### »OVE TOFT«

Det andet smertelige Tab, der som Følge af Krigen har ramt den danske Handelsflaade er Damperen »Ove Toft«, tilhørende Dampskibsselskabet »Jutlandia«, der forrige Søndag Kl. 12.30 blev minesprængt i Nordsøen, hvor 6 Mand af Besætningen omkom.

Rederiet modtog Onsdag et Telegram fra Føreren af Skibet, Kapt. Schultz, at Minesprængningen har fundet Sted paa 55 Gr. 36 Min. Nord O Gr. 46 Min. Vest samt en Meddelelse om, at 6 Mand var druknet. Af Besætningen, der ialt bestod af 21 Mand, var de 15 blevet bjerget af to svenske Skibe, nemlig 6 Mand af Damperen »Haga« og 9 Mand af Damperen »Senta«.

Kapt. Schultz meddelte, at følgende 6 Mand af »Ove Toft«s Besætning er omkommet:

- Førstemester *Rasmus Albertsen Nielsen*, Tranegaardsvej 51, Hellerup, gift.  
Andenmester *Ole Aggar Christensen*, Hjørringvej 14, Frederikshavn, gift.  
Maskinassistent *Carl A. Hansen*, Elektricitetsværket, Faaborg, ugift.  
Hovmester *N. Sørensen*, Ny Blegdamsvej 4, København, gift.  
Kok *Poul L. E. Transchke*, Taarbæk Strandvej 59, Fyrbøder *Henry Emil Lindberg*, Borgergade 32, København.

»Ove Toft«, der maalte 3500 Tons d.w., var bygget i Dundee i 1921. Den blev i 1938 indkøbt fra Norge til Rederiet »Jutlandia«. Den var paa Rejse fra Immingham til Göteborg med 2000 Tons Kul.

De 15 Mand, der er reddet ombord i de to svenske Dampere er: Kaptajn *V. E. V. Schultz*, Norgesgade 31, København, 1. Styrmand *Sten Qvist*, Snekkersten, 2. Styrmand *K. Olofssen*, Køgevej 224, Hvidovre, Matros *Jens B. Madsen*, Halmtorvet 32, København, Matros *V. Pedersen*, Degnevang, Olsker pr. Tejn, Matros *Lorenz P. Jepsen*, St. Kongensgade 41, København, Matros *Ole Svend Olsen*, Wesselsgade 6, København, Letmatros *Verner Rasmussen*, Ole Svendsensvej 1, Skagen, Letmatros *Poul Leo Justesen*, Sct. Annæ Plads 20, København, Ungmand *Alf Koch*, Sundevedsgade 14, 2., København, Donkeymand *Jens W. L. Christensen*, Kommenstraat 15, Antwerpen, Fyrbøder *Vilhelm Persson*, Antwerpen, Fyrbøder *Martins W. Maliks*, Riga, Telegrafist *Gerhard Mathiesen*, Kronprinsensgade 30, Esbjerg, Messedreng *H. Reinhold*, Stubbedamsvej 8, Helsingør.

### SKIBSFARTEN I FOLKETINGET

Folketinget forefaldt forleden en opsigtsvækkende Episode under Kommunisternes Forespørgsel til Handelsministeren om, hvilke Oplysninger denne kunde give om dansk Skibsfarts Indtægter, Udgifter, Brutto- og Nettooverskud.

Da Kommunisten *Aksel Larsen* tog Ordet for at motivere Forespørgselen, udvandrede Medlemmerne som en Protest mod Kommunistpartiets Indstilling til Finland, og Hr. Larsen talte for tomme Stole. Han stillede et Forslag om »Overgang til Dagsordenen«, men var da alene i Salen med sine to Partifæller og Ministeren.

Siden har Kommunistbladet haft den Frejdighed at paastaa, at Udvandringen skyldes det danske Folketings Foragt for Søens Folk! Det er fuldkommen russiske Postulater, værdige at komme fra den »vise«ste af alle vise«s Aflægger i København. Vi skal ikke indlade os i nogen Diskussion med Organet »Arbejderbladet« og dets »Elitelæsere«, som Andersen Nexø

kalder dem, men kun sige saa meget, at danske Søfolk som alle andre i disse Dage vistnok er enige om at vise de Folk, der smæder Finland i denne skæbnevangre Tid, deres dybeste Foragt.

Dernæst selve Debatten:

I sit Svar udtalte Handelsminister *Kjærbøl*, at Skibsfarten i 1938 havde en Fragtindtægt paa ca. 280 Mill. Kr., hvoraf antagelig ca. 200 Mill. Kr. for udenlandske Fragter. Skibsfartens Udgifter udgjorde ca. 73 pCt. af Bruttoindtægten; der er saaledes 27 pCt. tilbage til Afskrivning, Henlæggelser, Reserver og Udbytte. I 1939, før Krigen, var Skibsfartens Indsejlinger omtrent som det foregaaende Aar. Krigsudbrudet bragte en kort Standning i Sejladsen, men derefter kom hele Handelsflaaden ud at sejle igen. De mindre Skibe gik i Kulfart fra Østersøen til de nordiske Lande, de større Skibe opretholder Farten paa Udlandet. En Del af dem er endnu indtil Aarets Udløb eller længere bundet i Timecharter: de har holdt deres Aftaler og ikke ladet sig friste af øjeblikkelig Fordel. Fragterne er som bekendt steget, men ogsaa Udgifterne er steget; Rejsernes længere Varighed paa Grund af Eftersyn repræsenterer et betydeligt yderligere Tillæg til Udgifterne.

Forholdene er meget forskellige for Rederne. Bruttoindtægten har været større end før Krigen og vil vedblive at være det, saalænge Krigen varer ved, og den vil formentlig for 1939 komme til at overstige de 280 Mill. Kr. fra i Fjor. Men Udgiften til Krigsforsikring og Lønninger er ogsaa steget meget stærkt; og selv om Fragtratetallet er sprunget i Vejret, er det uheldigt at give Udtryk for den Forestilling, at Skibsfarten er en Guldgrube. Man kan ikke regne med saadanne Udbytter som under den forrige Krig. Man maa være tilfreds med, at Rederi-Næringen kan give en passende Fortjeneste. Den gavner derved Landet og den bringer fri Valuta hjem til Landet, hvilket er af stor Betydning for vor Udenrigshandel.

Hidtil har Skibsfartens Forhold i økonomisk Henseende været tilfredsstillende; men under Hensyn til de stærkt stigende Udgifter kan ingen vide, hvordan dens Nettoindtægt vil blive i Aar. Viser det sig, at der opnaas ekstraordinær Fortjeneste, vil Regeringen sørge for, at den anvendes paa en saadan Maade, at hele Samfundet kan være tilfreds dermed.

Med Hensyn til Kravet om Treskiftevagt mindede Ministeren om, at der er indført forbedret Bemanning og forbedrede Sikringsforhold om Bord paa Skibene efter en Ordning, der ogsaa har Søfolkenes Anerkendelse.

Kommunisterne, der paa en anmassende Maade vil gøre sig til Talsmænd for Søens Folk, kunde næppe have valgt en uheldigere Dag til Forespørgslen. Men vi vil dog gerne tilføje, at danske Sømænd er for gode til at skulle repræsenteres af disse Lakajer for de russiske Angribere, hvad de sikkert ogsaa selv meget skal have sig frabedt.

## DE NORSKE MAKSIMALFRAGTER

Forsyningsministeriet har i Overensstemmelse med Forslag fra Maksimalfragt-Kommissionen fastsat følgende Tillægsbestemmelser til Maksimalfragter for Kul, Koks og Cinders: For hver  $\frac{1}{4}$  pCt.s Forøgelse i Krigsforsikringspræmie, som Rederen betaler for en Rundrejse over 2 pCt., øges Maksimalfragten med 1 Kr. pr. Ton. For hver  $\frac{1}{4}$  pCt. under 2 pCt. for Rundreisen skal der foretages tilsvarende Reduktion i Fragten. Videre er der bestemt følgende Tillægsbestemmelser til Maksimalfragter for Korn, Mel og Foderstoffer samt Sukker: for hver  $\frac{1}{4}$  pCt. Forøgelse af Krigsforsikringspræmien, som Rederen betaler for Rundreisen over 2 pCt., øges Maksimalfragten med 1 Kr. pr. Ton. For hver  $\frac{1}{4}$  pCt. under 1 pCt. for Rundreisen skal der foretages tilsvarende Reduktion i Fragten. Bestemmelserne er blevet gjort gældende

fra nu i Tirsdags. Dette vil automatisk betyde en Forhøjelse af Kul- og Koksfragterne over Nordsøen. Da Minespærringerne begyndte for et Par Uger siden, blev nemlig Krigsforsikringsstatserne for Skibe forhøjet med  $\frac{1}{2}$  pCt. til 1 pCt., undtagen for Baade paa Humber, hvor Forhøjelsen var  $\frac{3}{4}$  pCt. For Baade, der gaar i Ballast til England for at hente Kul, Koks og Cinders, betyder det, at Fragten belastes med henholdsvis 4 og 6 Kr. pr. Ton.

## SKATTELOVGIVNINGEN OG SKIBSFARTEN

Der er noget ligefrem udspekuleret i at vi her i Landet til Finansminister har den tidligere Skattedirektør. Noget lignende er vist utænkeligt noget andet Sted. Først bliver Vilh. Buhl Skattedirektør og derefter for sine store og gode Gerninger dér og i Mangel af andres Hævelse, Finansminister.

Men noget større Kendskab til, endsige nærmere Føling med Forretningslivet, som det former sig udenfor Skattemyndighedernes Kontor, tør man ikke formode, han har. Han kender Forretningsfolk — ja, fra sin Virksomhed som Skatteopkræver. Men der er jo ogsaa en anden Side at kende Forretningsfolk og Forretningslivet fra. Det er som at se det hele gennem farvede Brillen, og det er ogsaa det, man har Indtrykket af, at han gør. Gennem Ensidighedens Brillen.

Han kunde ellers mere følge Ministeriets Chef, som i de forløbne Aar paa mangfoldige Maader har vist, at han følte sig som hele Folkets Minister. Det kan man vel ikke forlange af en Finansminister, men man kunde maaske, hvis han ikke vilde lytte til de arge Forretningsmænds egne Klager, høre efter hvad en af det andet Regeringspartis Mænd, — og det tilmed en Mand der gennem en Menneskealder har tilhørt det praktiske Forretningsliv, nemlig Hr. Hassing-Jørgensen, siger om Merindkomstskatten og de andre Buhlske Opfindelser.

Det vil betyde Udmarvelse af et Erhverv som Skibsfartens Udøvere, hvis Finansministeren fortsætter sin Skattelovgivning som hidtil gjort. Der er Grund til at gentage, at Skatten paa Merindkomst er dobbelt urimelig, ja mere end det, fordi man jo her i Landet udskriver Skatten efter en stærkt progressiv Skala der Trin for Trin rammer den stigende Indtægt med stigende Skat. Nu hævder Finansministeren, at han har lovet ikke at paalægge Selskaberne yderligere Skatter for netop ikke at udmarve dem, men i Stedet for lægger han saa sine nye Skatter paa dem, der leder de paagældende Selskaber. Man forstaar, at det er en fremragende dygtig — Skatteopkræver, man har at gøre med. Men er det ogsaa en for Landet fremragende dygtig Finansminister?

Det afgørende er imidlertid, at den nuværende Skattepolitik ikke kan fortsætte. Der kan ikke findes nye Objekter, hvis ikke Erhvervslivet skal rammes saa føleligt, at det ikke kommer over det. I denne Forbindelse skal nævnes, at Dansk Dampskibsrederiforening sammen med de andre Erhvervsorganisationer har henvendt sig til Myndighederne med en meget alvorlig Henstilling, hvori der gøres opmærksom paa, at Sparsommeligheden i Statshusholdningen og andre Forholdsregler nu maa træde i Stedet for stadig nye Udskrivninger af Skatter. Det hedder saaledes i denne Henstilling, som de store Erhvervs Fællesudvalg har fremsendt:

»At Statens Udgifter maa dækkes, det være sig gennem Skatter eller gennem Laan, er jo en given Ting, og det er sikkert uundgaaeligt, at Udgifterne maa stige under en Krig. Det saaledes opstaaede Behov for ekstraordinære Indtægter viser imidlertid Berettigelsen af de Advarsler, Erhvervene og nærværende Udvalg i en Aarrække har fremsat med Hensyn til Statens Økonomi. Skatteevnen har efter vor Overbevisning været alt for anspændt i normale Tider. Hvis denne Anspændelse endda var resulteret

i, at Staten havde opsamlet betydelige Reserver til Brug i ekstraordinære Tider eller nedbragt Gælden tilsvarende, vilde der ikke være syndeligt at sige dertil, men dette er jo ikke Tilfældet. De Aar for Aar stedse stigende Skatter er brugt hvert Aar til fulde, og Resultatet er, at Skatteevnen under ordinære Forhold har været underkastet en Anspændelse saa høj, at den egentlig kun burde forekomme under ekstraordinære Forhold. Sandheden af det her sagte vil formentlig nu faa benægte, og naar det her fremhæves, er det for indtrængende at paapege Nødvendigheden af nu under de ekstraordinære Forhold at søge en Del af Udgifterne dækket, ikke gennem Skatter, men gennem større Økonomi. Ingen kan vide, hvorledes Landets Forhold vil udvikle sig, og det vil være mærkeligt, hvis intet indtræffer, der væsentligt forringer den Skatteevne, man nu synes at regne med. Det er da paa høje Tid at søge at skabe Reserver ved at spare.

### UDENRIGSMINISTER-MØDET I OSLO

Udenrigsministrene fra Danmark, Norge og Sverige har været samlede i Oslo den 7. December. De sendte telegrafiske Hilsener til den islandske Førsteminister og den finske Udenrigsminister. De drøftede de Spørgsmaal, som rejser sig i Anledning af Finlands Appel til Folkeforbundet, og de var enige om at søge at gøre, hvad der kunde være muligt fra Folkeforbundets Side, for at hidføre en fredelig Forhandling mellem Sovjetunionen og Finland. De drøftede ogsaa de Virkninger, som Krigen i Finland kunde have for den almene Situation. Endelig gennemgik de enkelte mindre Spørgsmaal vedrørende Folkeforbundets Virksomhed.

### TYSKLAND OG HOLLANDSK SKIBSFARTSPOLITIK

»Berliner Börsenzeitung« beskæftiger sig med den hollandske Australienslinies og den hollandsk-britiske Indienlinies Beslutning om fremtidigt kun at modtage Fragter, naar der forelægges Oprindelses-Certifikater, der er attesteret af en engelsk Konsul. Bladet betegner denne Beslutning som uundskyldelig. »Derved«, hedder det videre i Artiklen, »accepterer disse neutrale Rederier det engelske Standpunkt, at engelsk Vilkaarlighed gaar forud for Folkeretten. De letter derved Englands Bestræbelser for at faa de neutrale Landes industrielle Produktion bragt ind under engelsk Kontrol. Det er ubegribeligt, at man i Holland ikke indser, hvor stærkt man kompromitterer Neutraliteten i et Land, hvor engelske Konsuler bestemmer Farten og hvor Englands Tryk og Chikaner praktisk taget accepteres uden Modstand som en højere Magts Retsprincipper.«

I en officios Note har Tyskland givet Udtryk for Forbavelse over, at Holland — det maa huskes, at Holland alene er nævnt i dette Dokument og ikke andre neutrale Lande — ikke vil modsætte sig effektivt de fransk-britiske Forholdsregler paa Søen ved at bevæbne sine Handelsskibe eller danne armerede Konvojer.

I Anledning heraf meddeles fra officiel hollandsk Kilde, at hvis Holland med Magt skulde modsætte sig de fransk-britiske Forholdsregler, vilde det utvivlsomt føre til Krig med Frankrig og England. Det er overflødig her at svare paa det Spørgsmaal, hvorvidt Tyskland gerne saa denne Eventualitet indtræde, men derimod kan det være betimeligt at opkaste det Spørgsmaal, om Italiens, Japans, Norges, Hollands og saa mange andre Landes Neutralitet indebærer en Forpligtelse til at svare paa Magtanvendelse med Magt. Svaret lyder, at en saadan Forpligtelse ikke eksisterer, lige saa lidt som nogen Forpligtelse til med Magt at ripostere paa de tyske Undervandsbaades Aktion eller paa hollandske Trælaskibes langvarige Tvangsoophold i Tyskland, naar de kommer fra de baltiske Lande.

### NYE KRIGSFORSIKRINGS-PRÆMIER FOR VARER

Fra og med den 7. December er der foretaget forskellige Ændringer — saavel Forhøjelser som Nedsættelser — i de pr. 21. November gældende Krigsforsikringspræmier for Varer. Nogle enkelte Poster var dog blevet ændret i Mellemtiden. Præmierne gælder for Forsendelser med danske Skibe og indtil videre med Skibe under følgende neutrale Landes Flag: Sverige, Norge, Island, Holland, Belgien, U.S.A., Letland,

Estland, Japan, Brasilien, Chile og Italien. Mellem danske og svenske Sundhavne er Præmien uforandret  $\frac{1}{10}$  pCt., ligesom Præmien for Forsendelser med Storebæltsskibet er uforandret  $\frac{1}{20}$  pCt.

De nye Præmier gengives her med Præmien pr. 21. November anført i Parentes:

Mellem danske Havne og		
Havne paa Sveriges Vestkyst og i Norge	Export	Import
Øvrige svenske Havne	$\frac{3}{8}$ ( $\frac{1}{4}$ )	$\frac{3}{8}$ ( $\frac{1}{4}$ )
Gedser-Warnemünde el. vice versa	1 ( $\frac{3}{4}$ )	1 ( $\frac{3}{4}$ )
Andre tyske Havne i Østersøen	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$
Andre Havne i Østersøen, herunder Havne ved den botniske og finske Bugt		specialtariferes
Tyske Nordsehavne via Kielerkanalen	$2\frac{1}{2}$ (2)	$2\frac{1}{2}$ (2)
Færøerne	$1\frac{1}{2}$ (1)	$1\frac{1}{2}$ (1)
Island	2 (1)	2 (1)
Grønland		specialtariferes

De nedenfor for Holland og Belgien, Storbritannien og Nordirland, franske Kanal- og Atlanterhavshavne, ogsaa i Marokko, samt Gibraltar og Tanger, Eire, Portugal, spanske og spansk-marokkanske Atlanterhavshavne, Kanariske Øer og Madeira noterede Eksportpræmier gælder kun for Eksport med danske Skibe.

Forsikringer af Eksport med andre neutrale Skibe til eller via de nævnte Bestemmelsessteder specialtariferes.

	Export	Import
Holland og Belgien	5 (5)	3 (3)
Storbritannien og Nordirland	4 (3)	3 ( $1\frac{1}{2}$ )
Franske Kanal- og Atlanterhavshavne ogsaa i Marokko, samt Gibraltar og Tanger	6 (3)	6 ( $1\frac{1}{2}$ )
Eire, Portugal, spanske og spansk-marokkanske Atlanterhavshavne, Kanariske Øer og Madeira	5 (5)	6 (6)
Middelhavshavne i Spanien	5 (5)	$7\frac{1}{2}$ (6)
Middelhavshavne i Frankrig, Ægypten, Palæstina og Syrien samt i franske og engelske Besiddelser	6 (6)	$7\frac{1}{2}$ (6)
Andre Middelhavshavne	5 (5)	$7\frac{1}{2}$ (5)
Havne i Sortehavet	6 (6)	$7\frac{1}{2}$ (6)
U. S. A., Centralamerika, Vestindien og Sydamerika, ekskl. franske og engelske Besiddelser samt ekskl. Canada	5 (5)	$7\frac{1}{2}$ ( $7\frac{1}{2}$ )
Korn og Foderstoffer	—)	6 (5)
Franske og engelske Besiddelser i Amerika samt Canada	6 (7)	$7\frac{1}{2}$ (8)
Korn og Foderstoffer	—)	6 ( $5\frac{1}{2}$ )
Vest- og Østafrika, krigsførende, samt Sydafrika via Kap	6 (7)	$7\frac{1}{2}$ (8)
do. do. via Suez	6 (8)	$7\frac{1}{2}$ (9)
Rødehavet, Indien, Ostindien, Australasien, Philippinerne og Østasien, ekskl. krigsførende Landes Havne, via Kap, via Suez, via Panama	6 (6)	9 (8)
Krigsførende Landes Havne i Rødehavet, Indien, Ostindien, Australasien, Philippinerne og Østasien, via Kap, via Suez	6 (7)	9 (9)
do. do. via Panama	6 (7)	9 (8)

Importpræmien for fulde Laster af Mineralolier og Produkter heraf er forhøjet 15 pCt. (10); tegnes Forsikringerne ekskl. Beslaglæggelse eller lign. Foranstaltninger af de britiske Myndigheder eller deres allierede, er Præmien  $7\frac{1}{2}$  pCt. (5).

Samtlige Præmier gælder for direkte Afskibninger fra og til Danmark. Hvis Omladning skal finde Sted i europæisk Havn (ekskl. Skandinavien), beregnes en Tillægspræmie. Forsikring af svømmende Varer specialtariferes.

# MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

## Kontrol med Ladninger fra Alexandria

Det danske Gesandtskab i Kairo har fra Shipping Control Officer of the Port of Alexandria og det britiske Generalkonsulat sammesteds modtaget følgende Oplysninger:

Den britiske Generalkonsul i Alexandria er beskikket i Egenskab af »War Trade Reporting Officer«. Intet neutralt Skib vil kunne forlade Alexandrias Havn, med mindre Skibets Manifest med tilhørende Konnossementer og andre Dokumenter er blevet forevist hos ham. Saasomt han modtager Bemyndigelse derom (»laissez passer«) fra Ministry of Economic Warfare, paategner han de paagældende Konnossementer vedrørende de angivne Varepartier. Saafremt den omhandlede Bemyndigelse ikke er meddelt eller ikke er fremkommet, noterer han dog Manifestets Enkeltheder, der viderekommuniceres til »British Contraband Control Authorities«. Er Nordsoen (Vesterhavet) Skibets Bestemmelsessted, forlanges der yderligere, at den paagældende Skibsfører over for den britiske Generalkonsul afgiver skriftlig Erklæring om, at han forpligter sig til at følge en nærmere fastlagt Rute og at anløbe en af Generalkonsulatet angivet Havn for at modtage yderligere Ruteinstruks fra det britiske Admiralitet.

## Den internationale Sundhedskonvention

Paa Grundlag af ovennævnte Konvention er offentliggjort en jugoslavisk Sanitetstarif af 23. Oktober vedr. Lægeundersøgelse af Personer paa Søhandelsskibe.

Bekendtgørelsen er offentliggjort i den jugoslaviske Statstidende »Sluzbene Novine« Nr. 252 for 3. November og er dateret den 23. Oktober og lyder i tysk Oversættelse:

Auf Grund des § 55, Kapitel II. der Verordnung v. 31. August 1929 über die internationale Sanitärkonvention, abgeschlossen in Paris am 21. Juli 1926 (verkündigt in »Sluzbene Novine« Nr. 302, Beilage CXXVIII, vom 25.12. 1929), wird vorgeschrieben folgender

### SANITETSTARIF

für ärztliche Untersuchung von Personen auf Seehandelschiffen.

#### § 1.

Alle Personen — Mitglieder der Schiffsbesatzung und Passagiere — die per Schiff in jugoslawische Häfen anlangen aus einem infizierten oder verdächtigen Hafen, müssen — bevor dem Schiff freier Verkehr erteilt wird, — sich einer Untersuchung des Hafenarztes unterwerfen.

#### § 2.

Für eine gemäss § 1 ausgeführte Untersuchung steht dem Arzte folgende Gebühr zu:

- |  |           |
|--|-----------|
| a) falls sich am Schiff bis insgesamt 20 Personen (Besatzung und Passagiere zusammen) befinden ..... | Dinar 100 |
| b) falls sich am Schiff über 20 bis einschliesslich 30 Personen befinden .....                       | — 120     |
| c) falls sich am Schiff mehr als 30 Personen befinden .....  | — 150     |

Die Gebühr wird um 50 pCt. erhöht, falls die ärztliche Untersuchung in der Nacht, d. h. zwischen 20 Uhr und 6 Uhr den nächsten Tages, stattfindet.

#### § 3.

Falls der Ankerplatz oder Hafen, wo das Schiff, auf welchem die ärztliche Untersuchung stattfinden soll, über 1 Km. vom Hafenamt entfernt ist, stellt der Schiffskapitän, beziehungsweise der Schiffsinhaber dem Arzte ein Verkehrsmittel zur Verfügung.

#### § 4.

Für jede einzelne Untersuchung des erkrankten oder verletzten Mitgliedes der Besatzung, beziehungsweise Passagiers, die während des Aufenthalts des Schiffes im Hafen oder am Ankerplatz erfolgt, steht dem Arzte eine Gebühr zu von Dinar 40.— am Tage und von Dinar 60.— in der Nacht, d. h. zwischen 20 Uhr und 6 Uhr des nächsten Tages. Falls der Arzt am Schiff gleichzeitig mehr als zwei Personen untersucht hat, wird von der Gebühr 30 pCt. abgezogen.

Für die Zahlung der obenerwähnten Gebühren ist das Schiff verantwortlich.

Ausserdem stellt man dem Arzt zur Verfügung ein Verkehrsmittel gemäss § 3. den vorliegende Tarifes.

#### § 5.

Die Umkosten für Ausschiffung beziehungsweise Einschiffung, Transport ins Krankenhaus, beziehungsweise Quarantäne, von Kranken und verdächtigen hinsichtlich Ansteckung mit Infektionskrankheiten Personen, werden von Schiff an die örtlichen Behörden gemäss bestehendem Ortstariff, beziehungsweise örtlichen Usancen bezahlt.

#### § 6.

Die in §§ 2. und 4. des vorliegenden Tarifes erwähnten Gebühren werden vom Hafenamt mittels Formular III. 46. von Schiff eingeholt, und in der Postsparkasse zusammen mit den übrigen Einnahmen deponiert. Am Ende des Monats sendet das Hafenamt der Allgemeinen Abteilung der Direktion für Seeschiffahrt ein Zahlungsverzeichnis über eingetribene ärztliche Gebühren zwecks Liquidierung und Auszahlung der Gebühren an den Arzt.

#### § 7.

Über alle Streitigkeiten hinsichtlich der Höhe der eingetribenen ärztlichen Gebühr entscheidet in 1. Instanz das zuständige Hafenamt. Gegen Beschluss der Behörde 1. Instanz ist eine Klage an die Direktion Seeschiffahrt innerhalb acht Tage nach Mitteilung des Beschlusses in 1. Instanz gestattet. Der Beschluss der Direktion für Seeschiffahrt ist endgültig.

#### § 8.

Dieser Tarif findet Verwendung für alle Schiffe in jugoslawischen Häfen ohne Rücksicht darauf, unter welchen Flagge sie sind, sowie für alle sich am Schiff befindlichen Personen, ohne Rücksicht darauf, ob sie jugoslawische oder fremde Staatsbürger sind.

#### § 9.

Dieser Tarif tritt in Kraft am Tage seiner Verkündigung in »Sluzbene Novine« — (»Amtsblatt«). Nr. 3446.

Den 23. Oktober 1939.  
Beograd.

Direktor des Seedepartements der Verwaltung des Fluss- & Seeverkehrs des Verkehrsministeriums.

(sign.) Kr. Penovic.

Gutgehiessen.

(sign.) Verkehrsminister Nikola Beslic, Ing.

## Finland blokeret

Det danske Handelsministerium meddelte Fredag Aften: Gennem Udenrigsministeriet har man fra det danske Gesandtskab i Moskva modtaget følgende Telegram angaaende Blokade af den finske Kyst:

»Udenrigskommissariatet erklærer Finlands Kyst og tilstødende Farvande blokeret fra Kl. 12 den 8. December. Blokeret Omraades ydre Grænse begynder 20 Sømil Syd for Floden Torneås Munding, gaar mod Syd 20 Sømil fra Finlands Kyst til 60 Gr. 41 Min. n. B., 20 Gr. 30 Min. ø. L. Følger herfra mod Øst Parallelen 60 Gr. 41 Min. til Skæringspunkt med Meridian 21 Gr., gaar herfra Syd paa langs østlige Grænse af Ålandsøernes Søterritorium til Parallelen 59 Gr. 27 Min., som følges Øst paa til Skæring med Meridianen 23 Gr. 50 Min., herfra Nord paa langs denne Meridian.

Udenlandske Skibe faar Mulighed for at forlade blokeret Omraade inden Kl. 12 den 9. December, fra hvilket Tidspunkt det erklæres farligt for Sejlads.

Ålandsøerne berøres ikke, medmindre de benyttes til krigsoperative Formaal.»

## Britiske Kontrabandebestemmelser

Som meddelt i Pressen har det britiske Ministry of Economic Warfare truffet en Ordning — det saakaldte Navicert System — til Lettelse af Udførselen fra Amerikas Forenede Stater til visse neutrale Lande i Europa.

Ifølge telegrafisk Indberetning fra Gesandtskabet i London udvides dette System nu til yderligere at omfatte Afskibninger fra Brasilien, Argentina og Uruguay til følgende europæiske Lande. Danmark, Island, Finland, Norge, Sverige, Estland, Letland, Litauen, Belgien, Nederlandene, Italien.

## Minelodser i Belgien

The Baltic and International Maritime Conference meddeler, at da der er fremkommet Tilfælde, hvor der er blevet afkrævet for højt Honorar for Minelodsning fra hollandske Havne til Borkum Road, oplyses at den sædvanlige Betaling er:

- |   |         |
|---|---------|
| Borkum Road — Ymuiden Road, Fl.         | 350,00. |
| Borkum Road — Hook of Holland Road, Fl. | 380,00. |
| Borkum Road — Flushing Road, Fl.        | 425,00. |

Prisen for Returlodsning er den samme med Tillæg af Fl. 75,00 til Dækning af Udgifter ved at bringe og hente Løden ved Skibssiden samt Mæglergebyr.

## Sejladsen paa det nordlige Atlanterhav

Det meddeles officielt, at Furness, Withy & Co. vil genoptage Selskabets Skibsfart paa det nordlige Atlanterhav. Selskabet vil lade hurtigsejlende Fragtdampere paa 11,000 Tons gaa i Rute mellem London og New York, begyndende i Midten af December, derefter midt i Januar og siden hver fjortende Dag.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Efterspørgslen paa Fragtmarkedet er i det store og hele uforandret. Det er stadig vanskeligt at interessere neutral Tonnage i de Trades, som berøres af Krigsforholdene, og Raterne har derfor vist stærk Stigning i disse Farter.

Der gøres stadig en Del Forretning for engelsk/fransk Regning i alle de af London kontrollerede Trades. Tilsyneladende ser det ud som om der er for lidt engelsk/fransk Tonnage til Disposition, og de enkelte neutrale Skibe, der sluttes for saadanne Forretninger, kan derfor opnaa betydelige Tillæg i Forhold til de fastsatte Maximalrater.

Fra River Plate til neutrale Destinationer har der været en Del Forretning. Til Skandinavien ligger Raterne omkring \$14.25, hvorimod der til Holland/Belgien utvivlsomt kan opnaas væsentlig mere.

De udgaende Markeder fra Northern Range og Golfen er stadig aktive. Den ratemæssig svagere Tendens vi fremhævede i vor sidste Beretning har ogsaa holdt sig i denne Uge, i hvert Fald for de hjemgaende Forretninger fra Nordamerika og Golfen til Europa. Net Charter fra Golfen til W.C.U.K. eller French Atlantic indikerer 42 c. For Scrapjern fra U.S. Atlantic til Japan indikerer New York Mæglere, at de vil forsøge \$12 paa sædvanlige f.i.o. Betingelser. Raterne i de øvrige Trades er nærmest uforandrede. Dog skal fremhæves, at der paa Net Form fra U.S. Atlantic til Dalny indikerer \$16 pr. Ton d.w.

Der er stadig god Efterspørgsel for Sukker fra Cuba og San Domingo til Europa. Til U.K. er Raterne jo fastlagt af den engelske Regeringskontrol. Til Antwerpen er der sluttet 7,000 Tons græsk Baad til \$22, hvilket kan gentages.

Pacifickystmarkederne er noget fastere. For Scrapjern til Japan indikerer i Dag \$10 og Salt Oakland/Japan vil betale \$8.75. Der er ligeledes stadig Anvendelse for Lumber saavel til Sydafrika som til Au-

stralien. Raterne ligger noget fastere, og for 430,000 cbft. bale Baad kan der antagelig i Dag opnaas \$90,000 til Australien og \$110,000 til 4 Havne Sydafrika. For begge Forretningers Vedkommende paa sædvanlige f.i.o. Betingelser.

Østens Markeder noterer stadig en lang Række Ordre, men det kniber for Befragterne at faa neutral Tonnage til at interessere sig for disse Forretninger, der hovedsagelig er til europæiske Destinationer. Soya-bønner fra Manchuriet indikerer 100/- til Danmark eller svensk Havn. Tonnagen forlanger imidlertid \$22.50. For Sukker fra Philippinerne til U.S.N.H. indikeres 111, og for Ertis paa f.i.o. Basis \$9.50 For Ris fra Saigon til Vest Indien kan stadig gøres \$14, og for Ris fra Kolsichang til Peru vil Befragterne betale \$11.

Paa de indiske Markeder er Efterspørgslen efter Tonnage uforandret. For Kager fra Madraskysten til Skandinavien kan der antagelig betales omkring \$17.50.

De europæiske Markeder er aktive, og Rateniveauet er velhævet. De politiske Forhold er imidlertid saa usikre, sa der er Rum for store Udsving i disse Trades.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen fortsat god. Engelske Befragtere har taget yderligere norsk Tonnage paa Basis af de officielt fastsatte Rater. For amerikansk Regning cirkulerer ligeledes et stort Antal Ordre i praktisk talt alle Trades. Rateniveauet ligger omkring \$3.50 for ca. 11½ Knobs Motorskibe for korte Perioder med Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. For Timecharter trip across Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Europa kan antagelig gøres \$8.50/\$9 med Tilbagelevering W.C. U.K. eller Nordfrankrig. Med Tilbagelevering Rotterdam eller Antwerpen kan der antagelig opnaas lidt mere.

I Vestindiafarten er der sluttet 3000 Tonner til \$3.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Sørge-Højtideligheden for »Scotia«s og »Ove Toft«s Ofre

I Lutherkirken paa Østerbro i København afholdtes Søndag Aften en Sørgehøjtidelighed for »Scotia«s og »Ove Toft«s Ofre.

Kirkens Kandelabre var omvundet med Flor, og ved Kortrappens Fod var en Dannebrogssfane med Floromhæng. I Koret sad Overlevende fra »Ove Toft« og Paa-ørende af de to Skibes Besætninger.

To Salmer indledede Mindegudstjenesten. Derefter talte den unge Sømandspræst Eilschou-Holm. Han talte om de to sidste Forlis, »Ove Toft«s og »Scotia«s Undergang. Det hed sig først, at alle fra »Scotia« var omkomne, men Gud ske Lov var det en forhastet Meddelelse, sagde han. Fra en Baad er Kaptajnen og Andenstyrmand reddet, og senere paa Natten kom der Meddelelse om, at endnu en Baad var sat i Vandet med Mandskab. Vi sætter nu vor Lid til denne anden Baad og til Skibets Tommerflaader, sagde Sømandspræsten. Vi har ingenting hørt yderligere, men vi haaber, og det Haab vil vi holde højt. Vi vil haabe og vente.

Vi forstaar ikke, fortsatte han, hvorfor al dette mennekelige Sniilde skal anvendes til Ulykke for andre. Hvorfor skal det bruges til at ødelægge Mennesker?

Den unge Sømandspræst talte varmt til de efterladte om de Sømænd, der havde vist Heltemod, Ansvarsfølelse og Ro, da de saa brutalt blev berøvet Livet. Men ogsaa for dem var der tændt et Lys i Mørket, der var tættere end nogen Sinde nu i Krigens Tid.

Han bad nu de efterladte, Hustruer og Børn, Søkende og Forældre tænke paa de omkomne Sømænd, hvis Tanker trods al Farten omkring helst dvælede i Hjemmet.

Pastor Eilschou-Holm sagde til sidst, at han ikke vilde nævne Navne paa muligt omkomne fra »Scotia«. — Vi ved intel om dem, sagde han, men vi haaber. Men lad os rejse os og mindes de 6 forliste fra »Ove Toft« og to andre danske Sømænd, der er gaaet bort siden vor sidste Mindegudstjeneste.

To Minutters Stilhed fulgte, mens alle rejste sig. Og til sidst lød den gribende Salme »Nærmere Gud til Dig«, hvis Toner siden »Titanic«s Undergang er gaaet ud over Verden.

### Valgene til Sø- og Handelsretten

I Lørdags foregik paa Raadhuset de sædvanlige Valg til Sø- og Handelsretten, som foretages af Grosserer-Societetets Komite, Københavns Skipperforenings Bestyrelse og et Udvalg af Borgerrepræsentationen.

Der valgtes først fem nye handelskyndige Medlemmer i Stedet for de i Aarets Løb tre afdøde, Direktør Alfred Hertz, Grosserer E. Sparre Petersen og Direktør I. E. Suelz samt Grosserer Rudolph Madsen, der fraaadt paa Grund af Alder, og Grosserer Stanley Burmeister, som ikke ønskede Genvalg ved sin Valgperodes Udløb.

De fem nyalgte blev Grosserer H. Arbo-Bähr af Assurancefirmaet Ditz Schweitzer, Direktør Peter Andersen af Aks. E. F. Jacob & Wilh. Andersen, Skibsreder Knud Hansen af Firmaet C. K. Hansen, Grosserer H. E. Jessen af Firmaet Caroe & Co. og Forretningsfører Knud Simonsen fra Hovedstadens Brugsforening.

Genvalgte paa fem Aar blev Direktørerne Tyge J. Rothe, Povl Munck og K. Lachmann, Grosserer Kai Stallknecht, Grosserer Willie Levysohn, Grosserer F. C. Jacobsen og Veksellerer L. Palsby.

Som søkyndige Medlemmer genvulgte for fire Aar: Kaptajn J. E. H. Bøge, Kaptajn S. Prip, Skibsinspektør E. Salomonsen og Kaptajn G. Mikkelsen. Nyalgt for fire Aar blev: Kaptajn Julius Mollerup og Kommandørkaptajn, Baron Niels Juel-Brockdorff.

Som særlige Repræsentanter for det underordnede Handelspersonale genvulgte for 4 Aar: Toldklarere Chr. Skjolding og nyalgte Bankassistent Ernst Bjerre, Arbejdernes Landsbank, og Kontorist Magnus Simonsen, Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger.

Endelig nyalgte af Skibsmandskab: Fyrbøder Niels Christensen Nielsen, Matros Thorvald Petersen og Matros Hans Andersen.

### Græsk Damper minesprængt ved Themsen

Den græske Damper »Paralos«, der er paa 3934 Tons, er sunket i Themsens Munding med en Ladning tyske Kul. Kaptajnen og to Maskinmestre blev dræbt ved Katastrofen, medens de øvrige 22 Mand af Besætningen reddedes.

### »Vinga«s Besætning ankommet til Odense

Den reddede Besætning fra den svenske Damper »Vinga« kom forleden til Odense.

Under en Samtale oplyste »Vinga«s Kaptajn, Parrow, og nogle af Mandskabet, at »Vinga« var gaaet under Kl. 23,50 Onsdag Nat lige ved Vagtskifte. Man vidste ikke, om Skibet havde ramt en Mine eller var blevet torpederet, men da Forliset var sket 180 Sømil fra det nærmeste Minefelt, var det sandsynligt, at det drejede sig om en Torpedo.

Skibet gik ned paa 5—10 Minutter, og det lykkedes hverken Officerer eller Mandskab at redde noget af deres Ejendele. Derimod kom alle 22 Mand i Baadene, Maskinmesteren dog først efter at Kaptajn Parrow havde sprængt Døren til hans Lukaf, der var gaaet i Baglaas, og man havde kun faaet det allernødvendigste Tøj paa, saaledes var Kaptajnen, der havde været ved at gaa til Køjs, kun iført Skjorte.

I 5½ Time drev man rundt i to Redningsbaade, da den danske Damper »Transporter« dukkede op og tog det svenske Mandskab ombord. De reddede var »Vinga«s 21 Mands Besætning, hvoriblandt var den 21-årige Dansker Otto Andersen, Nyvangsvej i Randers, en Nordmand, en Finne og 19 Svenskere, hvoriblandt Maskinmester Verner Thomsson, Geleborg, der var taget ombord i »Vinga« i engelsk Havn, efter at han i forrige Uge var reddet fra det sunkne svenske Skib »Rudolf«.

### Britisk Damper »Brandon« torpederet

Der er opfanget S.O.S.-Telegrammer, hvori meddeles, at den britiske Damper »Brandon«, 668 Tons, er blevet torpederet og er sunket udenfor Vestkysten.

### Britisk Damper »Corea« minesprængt

Den britiske Damper »Corea«, som var paa 751 Tons, er i Nat sunket efter en Mineeksplosion udenfor Østkysten. 7 Mand af Besætningen er bragt i Land. Kaptajnen og Førstestyrmændene samt 6 andre af Skibets Besætning savnes.

### U.S.A.s Note om Blokaden

Til Cordell Hulls Note til den britiske Regering angaaende Blokaden mod Tysklands Eksport skriver »New York Times« bl. a.: Noten giver et godt Spejlbillede af De forenede Staters egen Stilling. Paa den ene Side er dette Land ikke i Krig, og som den mægtigste Neutrale har det en Førstehaandsinteresse i Hævdelsen af Folkeretten; paa den anden Side kan der ikke være Tvivl om, at Storbritanniens og Frankrigs Anvendelse af Blokade til at standse det tyske Angreb betragtes med Sympati af hele Nationen. Det er det tvetydige i denne Situation, der forklarer, hvorfor Udenrigsministeriet har overrakt en Note, i hvilken Ordet Protest ikke er anvendt.

Bladet slutter med at udtale et Haab om, at Storbritannien vil gøre alt, hvad der staar i dets Magt for at bringe sine Krav i Harmoni med de amerikanske Interesser.

### Stor norsk Damper minesprængt

I Følge et Telegram, som forleden Dag er indløbet til Rederiaktieselskabet Asplund i Moss, er Firmaets Motortankskib »Realf« blevet minesprængt ud for den engelske Kyst. Mandskabet, 34 Mand, er reddet af et italiensk Skib. »Realf«, som var paa 12,500 Tons Dødvægt, var paa Vej til London.

### Norsk Damper sunket

Damperen »Primula« er sidste Mandag sunket i Nordseen. »Primula« var paa 1024 Brutto Registertons og tilhørte Dampskibsselskabet »Boss« (Wahl & Co.). Det havde en Besætning paa 15 Mand, deraf er 7 reddet, men 8 savnes. De reddede blev taget op af et dansk Skib kort efter Eksplosionen, og er blevet landsat i Methil. Den norske Vicekonsul i Methil har telegrafisk indberettet Rederiet om Ulykken og fortæller, at 3 af de reddede er lettere saarede. I Telegrammet fra det danske Skib, som reddede de 7 Mand, hedder det, at »Primula« er blevet minesprængt, medens det i en Meddelelse, som det britiske Marineministerium har sendt til Rederiet, hedder, at Skibet er sunket efter en Eksplosion.

Et nyt Telegram fra den norske Vicekonsul i Methil beretter, at Skibets to Redningsbaade blev knust, og at Motorredningsbaaden satte sig fast, da den skulde sættes i Vandet. De reddede kom ud paa en Redningsflaade. »Primula« var i Ballast paa Vej til Storbritannien fra Oslo. Skibet sank paa 2 Minutter.

### Tysk Damper beskydt af russisk U-Baad

Den tyske Damper »Oliva« ankom forleden til Mänty-luoto, beskadiget af Artilleriild. En russisk Undervands-

baad havde i Nærheden af Utö den 5. December Kl. 23,45 affyret 3 Skud mod Damperen, som blev ramt i Forstavnen. Efter Beskydningen gik Matroser fra Undervandsbaaden ombord i det tyske Skib for at undersøge dets Papirer, og man kunde dermed fastslaa, at Undervandsbaaden var russisk.

### Stor engelsk Damper savnes

Den 8196 Tons store Damper »Huntsman«, der har været savnet i nogen Tid, anses nu for tabt.

### »Cimbria« strandet ved Skotland

De Forenede Kulimportørers Damper »Cimbria« er ifølge et Telegram strandet paa den skotske Kyst udenfor Stonehaven, Syd for Aberdeen. Hele den 25 Mand store Besætning er bragt i Land og befinder sig i Sikkerhed. Derimod er det næppe sandsynligt, at Skibet lader sig bjerge.

Der foreligger kun faa Oplysninger om, hvorledes Strandingen er sket, men det ligger nær at formode, at Damperen har været i Berøring med en Mine udenfor Kysten, og at Føreren, Kaptajn Johannes Lund, derefter har maattet sætte Skibet paa Land.

Med Tabet af »Cimbria« har D.F.K. mistet tre Skibe siden Krigen Begyndelse, nemlig tidligere »Vendia« og »Scolia«. I Løbet af de sidste godt to Aar er Selskabets Flaade blevet halveret. I 1937 havde Rederiet otte Dampere, men mistede det Aar »Victoria« efter en Kollision udenfor den engelske Kyst.

»Cimbria«, der lastede 3550 Tons dw., var bygget i Sunderland i 1921. Den sejlede oprindelig under fransk Flag under Navnet »S. N. A. 6«, der blev for godt fire Aar siden købt af D.F.K.

### Hollandsk Skibsfart paa hollandsk Indien

Som Følge af den Usikkerhed, der raader i Nordseen paa Grund af Minerne, har de hollandske Skibsfartsselskaber, som tidligere meddelt, besluttet at lade deres Skibsfart paa hollandsk Indien foregaa fra og til Neapel. I Dag afgik i Overværelse af den hollandske Minister den første Passagerdamper herfra til hollandsk Indien. Det var Passagerdamperen »Sibaijak«, der medførte 430 Passagerer, der var ankommet hertil fra Amsterdam med Jernbane. Der bliver stillet særlige Tog til Passagerernes Raadighed paa Rejsen fra Amsterdam til Neapel og omvendt af de hollandske Skibsfartsselskaber.

### Stort norsk Tankskib sænket

Skibsrederfirmaet A. H. Mathiesen meddeler, at Rederiet har modtaget Telegram fra Penzance i Sydvestengland om, at Rederiets Motortankskib »Britta« er sunket efter en Eksplosion udenfor Landsend. 6 Mand af Besætningen er dræbt. Britta var paa 9510 Tons dw. og var paa Vej fra Antwerpen til Curacao. Der stod ikke noget i Telegrammet om, hvornaar Eksplosionen fandt Sted.

25 Mand af Besætningen, der befandt sig i en Redningsbaad, blev optaget af en Trawler fra Ostende, som land-satte dem.

### Holland vil ikke armere sine Handelsskibe

Forsvarsminister Dijkhoorn erklærede forleden i Andetkammer, at Holland ikke har til Hensigt at armere sine Handelsskibe.

### De overlevende fra »Tajandoen« reddet for anden Gang

Den britiske Damper »Louis Sheid«, der forleden løb paa Grund i Kanalen, og som havde 64 af de overlevende fra den hollandske Fragtdamper »Tajandoen« ombord, var blevet slynget op paa nogle skarpe Klipper, der ligger lige ved Kysten, kun et Hundrede Meter fra et Hole. Politiet og Indbyggerne i Landsbyerne ved Kysten kom hurtigt tilstede for at bringe Hjælp. Redningsbaade gik skyndsomst ud fra to Havne. Det lykkedes at faa Passagererne bragt ned i en af Redningsbaadene ad Rebstiger og bragt i Land. Senere blev Besætningen ogsaa reddet.

Redningen af Besætningen var meget vanskelig paa Grund af Taae og Mørke. Skibet var kommet saa langt ind paa Kysten, at Redningsbaaden ikke kunde bringe Besætningen i Sikkerhed. Øjenvidner erklærer, at Skibet befandt sig ca. 100 m fra Land, og medens Redningsbaaden og andre Skibe holdt sig i Nærheden, blev Raketapparaterne bragt i Stilling og en Raket med Redningsline skudt ud over Skibet, og Kl. 10 var alle naaet ind paa Land.

De overlevende fra »Tajandoen«, der var stærkt udmattede, blev i Ambulancer bragt til den nærmeste By. De talte ialt 61 Personer, hvoriblandt var 14 Passagerer. En af de overlevende erklærede, at de havde tilbragt 3 Timer i Redningsbaadene, før de blev optaget af en italiensk Damper, der senere overførte dem til »Louis Sheid«.



### Søfartens Bibliotek

I Radioen fortalte Skibsreder Knud Lauritzen, Formanden for det nyoprettede »Søfartens Bibliotek«, i sidste Uge om det nye Biblioteks Start og Virksomheden.

Der er oprettet et Centralbibliotek i København; det har hjemme i Nyhavn og ledes af Kaptajn Juel Hansen. Dette Centralbibliotek sender saa efterhaanden faste Bogskabe ombord i alle danske Skibe, særlig Skibe i udenrigs Fart. Hvert Bogskab indeholder for det første ca. 10 faste Haandbøger og Lærebøger, som er ens for alle Skibe, og som altid forbliver ombord i samme Skib. Det er Lærebøger i Navigation, Maskinlære, Sprog og Søret, et Atlas og lign.

Dernæst indeholder Bogskabet ca. 50 saakaldte vandrede Bøger af underholdende og oplysende Art. Her kommer man netop til det, der er det særlige ved dette danske Søfartsbibliotek, nemlig at disse Bøger er vandrede, saaledes at de kan byttes mellem alle danske Skibe indbyrdes. Lad os sige, at det gode Motorskib »Hans« af København ude i Shanghai træffer sammen med Damperen »Grete« af Aalborg. Begge Skibe har maaske været i Fart borte fra Hjemlandet i nogle Aar, og en Del af Bøgerne er maaske derfor udlæst. Bibliotekaren paa »Hans« — det er sædvanligvis en af Officererne, der er Bibliotekar — tager saa 10 Bøger under Armen og gaar over til »Grete« og afleverer disse 10 Bøger og faar 10 andre med tilbage. Danske Skibe kan altsaa uden Formaliteter bytte Bøger indbyrdes, Antal mod Antal, overalt hvor de mødes, og derved paa en nem og naturlig Maade faa Bøgerne fornyet, selv om de i mange Aar ikke kommer til Hjemlandets Havne. Da adskillige Skibe ofte kommer til Danmark og faar helt nye Bogsamlinger, pumpes der paa denne Maade stadig nye Bøger ud i Kredsløbet.

I denne Forbindelse citerede Skibsrederen et Brev, som en Hovmester skrev hjem til Rederiet om Skibsbiblioteket.

Hovmesteren skriver: »Bøger sætter Tankerne i Bevægelse og giver os Anledning til Diskussioner i Messen og paa Broen eller i Maskinen«. Hovmesteren siger videre: »Søfolk har jo ikke Adgang til Møder, Foredrag, Gudstjenester, Teater og alt det, der sætter det aandelige Liv i Sving. Det giver Bøgenes Verden dem nogen Erstatning for.«

Naturligvis kommer Krigen ogsaa »Søfartens Bibliotek« meget paa tværs, men det er vor Hensigt uden Hensyn til Krig og Vanskeligheder at fortsætte vort Arbejde, saa de søfarende bliver forsynet med gode Bøger. Særligt under en Krig er det af Betydning, at de søfarende har Adgang til god og adspredende Læsning, da Forsendelsen af Breve og Blade under de nuværende Forhold er langsom og usikker.

### Engelsk Damper »Thomas Walton« sunket

En engelsk Damper »Thomas Walton« er sunket i Vestfjorden efter en Eksplosion. Et tysk Dampskib, hvis Navn opgives til »Sebu«, har optaget 12 Mand af Besætningen. Den ene var dog død, da man fik ham taget op. En Redningsbaad fra »Thomas Walton« med 10 Mand savnes. Eksplosionen fandt Sted ved Maaleyskadsholmen paa 64,52 n. Br., 14,32 ø. Lgd., eller praktisk taget paa Hurligtens Linie.

Senere meddeles, at den savnede Redningsbaad er fundet og bragt til Bodø. Den havde 11 Mand ombord. Senere gik Havnens Motorbaad ud til det tyske Skib og tog de reddede Søfolk og Liget af den omkomne med ind til Bodø.

»Thomas Walton« havde en Besætning paa 35 Mand, hvoraf 22 er reddet. To Lig er indbragt til Bodø, de øvrige 11 Mand er omkommet.

### Britisk Damper »Willowpool« minesprængt

Den britiske Damper »Willowpool« er stødt paa en Mine. Besætningen paa 36 Mand er reddet fra et Fyrskib og landsat i en Havn paa Østkysten. Nogle faa Mand er blevet letsaarede.

### »Kassari« sænket i Østersøen af U-Baad

Etnisk Telegrambureau meddeler, at den estniske Damper »Kassari« Lørdag Nat er blevet sænket i den vestlige Del af den finske Bugt ved Kanonild fra en ukendt Undervandsbaad. »Kassari«s Besætning er ankommet til Øen Hiiumaa. To Mand var saaret og en savnes.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

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

### Japansk Blokadebryder skal forsøge

Interessen i Japan er for Øjeblikket koncentreret om den engelsk-franske Holdning overfor den japanske Damper »Sanyo Maru«, 8360 Tons, der skulde afsejle fra Rotterdam den 12. December med 2 Dage Forsinkelse. Damperen er det første japanske Skib, der siden Blokaden mod den tyske Eksport er begyndt afsejle til Japan med Maskiner af tysk Oprindelse.

I et Reuter-Telegram fra Rotterdam meddeles, at Grunden til, at den japanske Damper »Sanyo Maru« har udsat sin Rejse fra Søndag til Onsdag, anbenbart skyldtes et Ønske hos de japanske Skibsfartsmyndigheder om at anstille en virkelig Prøve med Hensyn til de allieredes Standsning af tysk Eksport, saa man vil vente, til den i den kgl. Forordning fastsatte Frist er udløbet. Damperens Last bestaar af tyske Maskiner.

### Græsk Damper torpederet

Det Bergenske Dampskibsselskabs »Tellus« kom Mandag ind til Namsos med Besætningen fra den græske 8000 Tons store Damper »Garaufalia«, som er blevet torpederet udfor Folla.

»Tellus« var for sydgaaende gennem Sejlrenden, da man fra Skibet observerede Signaler fra en Redningsbaad, hvori befandt sig 25 Mand, deriblandt det græske Skibs Kaptajn og 2 norske Lodser. 4 Mand af Besætningen var omkommet. Blandt de reddede er der 2 haardt og 4 lettere saarede, ligesom en Del af den øvrige Besætning har faaet mindre Kvæstelser. De er alle blevet ført til Namdals Sygehus.

Torpederingen fandt Sted Kl. 9,15 Mandag Morgen, og »Tellus« fandt Redningsbaaden Kl. 11. Den ene af de norske Lodser fortæller, at han saa U-Baaden. Først blev »Garaufalia« ramt af en Torpedo og en halv Time senere af endnu en. Der blev ikke paa Forhaand givet noget Varsel fra U-Baaden, og man saa ikke mere til den efter Torpederingen.

»Garaufalia« var i Ballast paa Vej til Kirkenes efter Malm til Holland. Skibet kom fra La Plata med Korn til norske Havne og havde netop lossat i Trondheim.

### Telegrafforbindelse med besatte polske Omraader

Handelsministeriet meddeler: Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet har under 6. d.M. meddelt følgende:

»Telegrafforbindelsen er genoptaget med en Række Byer i de af Lithauen, Tyskland og U.R.S.S. besatte polske Omraader.

Private Telegrammer til Sverige skal affattes i klart Sprog (Dansk, Svensk, Tysk, Engelsk, Fransk, Spansk eller Italiensk). Telegrammets Indhold skal have en for Telegraf-tjenesten forstaaelig Mening. Brugen af Kodesprog og Chiffersprog i private Telegrammer er forbudt.

Private Telefonsamtaler skal føres paa et af ovennævnte Sprog.«

### 60 Aar

Kaptajn N. Nielsen, Fører af Dampskibsselskabet »Concordia«s Damper »Norco«, fyldte Onsdag 60 Aar.

### Dødsfald

Tidligere Redningsmand i Gl. Skagen Jens Chr. Christensen Møller er død, 82 Aar gammel. Den afdøde, der har tjent 35 Aar i Redningsvæsenet, var Baadformand fra 1907 til 1924 og har været med til at redde 270 Menneskeliv.

Tidligere mangeaarig Ejer og Fører af »Paketten«, der sejlede mellem Marstal og København, Kaptajn Hans Eriksen, er afgaaet ved Døden, 73 Aar gammel. Efter at have solgt »Paketten«, boede Kaptajn Eriksen i de senere Aar i Gislev paa Fyn.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL** || **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HBINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

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

GRUNDLAGT 1848

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Waasberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTOKTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM · ROTTERDAM · DORDRECHT  
ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

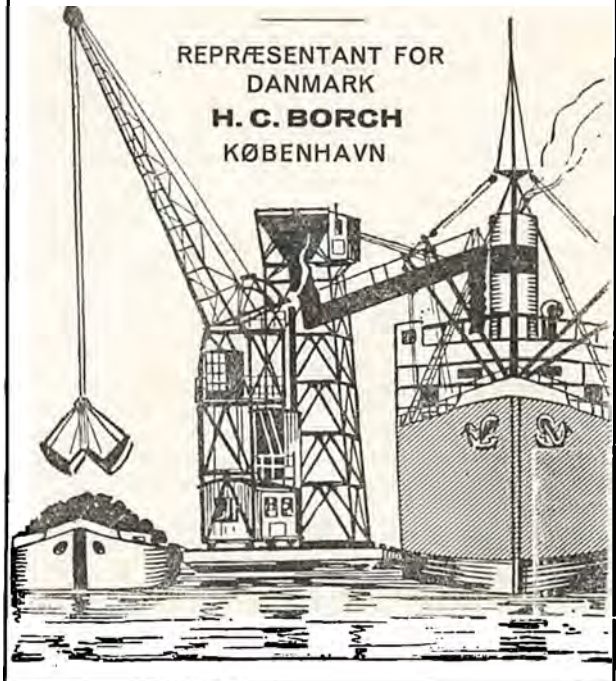
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
H. C. BORCH  
KØBENHAVN

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Menje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldebodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 13. December 1939.

Nr. 56.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asien* S. og E.- Kyst samt *Australien og Stillehavet*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saanframt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Sæn.

## I. Østersøen.

3682. Danmark. Fakse Bugt. Bogestrøm Lys- og Fløjtetønde S. Oplysning om Pulle.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 53/3428 1939 meddeles, at den deri rapporterede Pulle er fundet. Den bestaar af en mindre Stenpulle med en mindste Dybde af 2,4 m Vand beliggende paa 55° 06' 26" N. 12° 17' 29" E. Pullens Udstrækning indenfor 3 m-Kurven er 20 m i N.-S. og 40 m i E.-W. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt tæt ENE. for Pullen. Den sorte Bøje er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 53/3428 1939. Kort Nr. 190, 161 og 187.)

3683. Sverige S.-Kyst. Falsterborev S. Afmærkning af det neutrale 5 m-Løb. Oplysninger om Sømærker, som ligger i det tyske Minefelt. Advarsel.  
(U. f. s. Nr. 56/3214. Stockholm 1939.)

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2716 og 55/3583 1939 meddeles, at yderligere nedennævnte 2 Sømærker er udlagt ved 5 m-Løbet:

- En Stage paa 55° 19',<sub>10</sub> N. 12° 51',<sub>50</sub> E.
- En Stage paa 55° 18',<sub>80</sub> N. 12° 50',<sub>00</sub> E.

2. Opmærksomheden henledes paa, at nedennævnte Sømærker endnu ligger ude, men indenfor det *tyske* Minefelt:

a. Stagen med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon ESE. for *Highburygrund* (Stagen er knækket c. 1/2 m over Vandet. E. f. S. Nr. 42/2755 1939).

Sømærkerne ved Grunden *Blenheim*.

Stagen med 3 opadvendte Koste S. for Grunden *Stenhögen*.

Stagen med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon SW. for *Hildagrund*.

b. De i E. f. S. Nr. 42/2754 1939 Pkt. 2 nævnte Sømærker a til f.

c. En Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 19',<sub>40</sub> N. 12° 55',<sub>10</sub> E.

Man advares indtrængende mod at forveksle ovennævnte Sømærker med Afmærkningen af 5 m-Løbet.

(E. f. S. Nr. 41/2716, 42/2754, 42/2755 og 55/3583 1939. Kort Nr. 132, 130, 187, 188, 125, 128 og 180.)

3684. Sverige. Stockholm Skærgaard. Tröskeln Lystønde atter tændt.

(U. f. s. Nr. 56/3219. Stockholm 1939.)

Lystønden *Tröskeln* paa c. 59° 40' N. 19° 50' E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 55/3587 1939.)

- 3685. Sverige. Bottnische Bugt. Skutskär—Harnäs. Uddybningsarbejder fuldført. Lødebaaker opført.**  
(U. f. s. Nr. 56/3218. Stockholm 1939.)  
Indsejlingsrenden til Havnen og et Omraade S. for den W.-lige Bølgebryder er uddybet til 8,3 m ved Middelvandstand. Det uddybede Areal er afmærket med 3 Stager med Kost og 6 Stager. Bredden af Indsejlingsrenden mellem Bølgebryderne saavel som af den uddybede Del af Havnen er 60 m. For Indsejlingen til den uddybede Del af Havnen er paa *Harnäs-Siden* opført et Par røde Lødebaaker.  
Den W.-lige Bølgebryder er fra et Punkt beliggende 0,25 Sm (460 m) 272° fra Fyret ved E.-lige Bølgebryders Rodende forlænget c. 115 m i Retning mod ovennævnte Fyr. Den uddybede Del af Havnen er tilgængelig for Skibe, der stikker højst 7,6 m. c. 60° 39',3 N. 17° 23',8 E.
- 3686. Sverige. Bottnische Bugt. Sydostbrotten Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 56/3217. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 54/3526 1939.)
- 3687. Sverige. Bottnische Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 56/3216. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Farstugrunden* c. 65° 19' N. 22° 44' E. *Malörens rev* c. 65° 32' N. 23° 30',5 E.
- 3688. (T). Sverige. Bottnische Bugt. Indsejlingen til Karlsborg. Risö Fyr ødelagt.**  
(U. f. s. Nr. 56/3215. Stockholm 1939.)  
*Risö Fyr* paa 65° 48',53 N. 23° 15',75 E. er ødelagt. Fyret vil blive genopbygget. (Se Tillæg.)

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

- 3689. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundby Sejl-Forening Lystbaadehavn. Afmærkning inddraget for Vinteren.**  
Afmærkningen ved Indsejlingsrenden til *Sundby Sejl-Forenings* Lystbaadehavn er inddraget for Vinterperioden.  
c. 55° 40' N. 12° 38' E.
- 3690. (P). Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr forandret. Taagesignal forandres.**  
(U. f. s. Nr. 56/3226. Stockholm 1939.)  
*Haken Fyr* paa c. 55° 54',6 N. 12° 43',7 E. er forandret. Flammens Højde: 15 m. Lysstyrken er betydelig forøget. Synsvidde for hvidt, rødt og grønt Lys: 13 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.  
Den nuværende Tyfon skal i Begyndelsen af 1940 ombyttes med en Nautofon, der skal give To-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 4<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 4<sup>s</sup>, Pause 50<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 32.2332 1939. Kort Nr. 131, 130, 125 og 180.)
- 3691. Sverige. Sundet. Skåne—Ven. Fyrbelyste Kabelbaaker opført.**  
(U. f. s. Nr. 56/3227. Stockholm 1939.)  
Til Afmærkning af Højspændingskablet mellem *Rustningshamn* og *Haken Fyr* er opført nedennævnte fyrbelyste Kabelbaaker:  
1. Ved *Rustningshamn* paa c. 55° 55',6 N. 12° 47',7 E. to Træbaaker med rød- og hvidmalet Diamant, i hvis Midte er anbragt et rødt, fast Fyr. Fyrene benævnes henholdsvis *Vens højspændingskabel östra, nedre* og *östra, övre*. Flammehøjden er henholdsvis c. 23 m og c. 41 m. Afstanden mellem Fyrene er c. 150 m. Fyrene er overet i c. 65° og lyser c. 10° paa hver Side af Overetlinien.  
2. c. 100 m WSW. for *Haken Fyr* paa c. 55° 54',6 N. 12° 43',6 E. en Træbaake med rød- og hvidmalet Diamant, i hvis Midte er anbragt et rødt, fast Fyr, *Vens højspændingskabel, västra*. Flammens Højde: c. 30 m. *Haken Fyr* er overet med dette Fyr i c. 245°. Fyret lyser c. 10° paa hver Side af Overetlinien.  
(Danske Lods, Side 259. Kort Nr. 131, 130, 125, 180 og 100.)

- 3692. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kirkegrund Klokketønde inddraget for Vinteren.**  
Klokketønden *Kirkegrund* paa c. 55° 06' N. 11° 23' E. er inddraget for Vinteren og erstattet med en hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste.
- 3693. Danmark. Lille-Bælt N.-lige Del. Rettelse til Kort Nr. 151.**  
Teksten for Mærket *D* rettes til: „*Vejstrup* Kirke overet med hvidt Hus med rødt Tag NE. for *Hejelsminde*“ (*Vejstrup* church in line with white house with red roof NE. of *Hejelsminde*).
- 3694. Danmark. Lille-Bælt. Flækojet SE. Pulle. Sømærke flyttet.**  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 55/3681 1939 meddeles, at en Pulle med 7,5 m Vand er fundet i 10 m Vand c. 200 m SE. for den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Flækojet*.  
Forannævnte Sømærke er flyttet til 55° 25' (44") N. 9° 43' (25") E. i 10,5 m Vand. (E. f. S. Nr. 55/3681 1939. Kort Nr. 151 og 150. Søm.-Fort. Side 51, Nr. 20.)
- 3695. Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Dækmole færdigbygget. Fyr tændt. Varpetønde inddraget.**  
1. Forlængelsen af Dækmolen er fuldført.  
2. Paa Hovedet af den forlængede Dækmole er paa 55° 16' (20") N. 9° 53' (20") E. tændt et nyt Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink c. 1<sup>s</sup>, Mørke c. 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 5,1 m. Synsvidde: c. 2 Sm. En 3,2 m høj, sortmalet Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
3. Den N.-ligste Varpetønde i Svajebassinet paa c. 55° 16',3 N. 9° 53',3 E. er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 49/3199 1939. Kort Nr. 151 og 150. Havnelods, Side 40. Fyr-Fort. Nr. 453 A.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3696. Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælviſ Bro. Reparation tilendebragt.**  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 33/2430 1939 meddeles, at Reparationen af *Sælviſ* Bro nu er tilendebragt.  
c. 55° 51',8 N. 10° 33',2 E.  
(E. f. S. Nr. 33/2430 1939.)
- 3697. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Fyr forandret.**  
Lys- og Mørkeperioderne i *Hirtshals* hvide, faste Fyr med Blink paa 57° 35' 06" N. 9° 56' 45" E. er ændret saaledes:  
F r a Et-Blink hver 30<sup>s</sup>. Stadigt Lys c. 22<sup>s</sup>, Mørke c. 3½<sup>s</sup>, Blink c. 1<sup>s</sup>, Mørke c. 3½<sup>s</sup>.  
t i l Et-Blink hver 30<sup>s</sup>. Stadigt Lys c. 21<sup>2</sup>/<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke c. 4<sup>s</sup>, Blink c. 1<sup>1</sup>/<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke c. 4<sup>s</sup>.  
Samtidig er Fyrets Lysevne ændret for stadigt Lys fra 19 Sm til 21 Sm og for Blink fra 23 Sm til 27 Sm.  
(E. f. S. Nr. 53/5609 1939. Fyr-Fort. 71.)
- 3698. Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Hvaler. Løbet E. om Tisler. Sømærker udlagt.**  
(E. f. S. Nr. 22/1336. Oslo 1939.)  
Af Hensyn til Navigeringen fra *svensk* til *norsk* Territorialfarvand er følgende Sømærker udlagt:  
1. En sort Stage i NE.-Kant af *Hatten*, E. for *Tisler*, paa 58° 59' N. 10° 59' 56" E.  
2. En rød Stage i SW.-Kant af *Lossekrakken*, SW. for *Herfol*, paa 58° 59' 11" N. 11° 02' 12" E.  
3. En sort Stage i N.-Kant af *Mefjordbåen*, N. for *Torbjørnskær* Fyr, paa 59° 01' 28" N. 10° 47' 20" E.  
(Kort Nr. 92.)

- 3699. Norge. Skagerrak. Oslo Havn. Kloakledning forkortet. Lystønde inddraget.**  
 (E. f. S. Nr. 22/1335. Oslo 1939.)  
 Kloakledningen udfor *Søndre Akershus Brygge* er forkortet til 25 m fra Kajkanten. Lystønden paa c. 59° 54',<sub>2</sub> N. 10° 44',<sub>5</sub> E., der viste grønt Et-Blink, er permanent inddraget.
- 3700. Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Digerud—Aspond. Kavringen—Ildjernet. Kabler udlagt. Advarsel.**  
 (E. f. S. Nr. 22/1334. Oslo 1939.)  
 Følgende Undervandskabler er udlagt:  
 a) Mellem Dampskibskajen ved *Digerud* paa 59° 43' 23" N. 10° 35' 38" E. og Dampskibskajen paa *Aspond* paa 59° 43' 34" N. 10° 35' 02" E.  
 b) Mellem SW.-Siden af *Kavringen* paa 59° 50' 42" N. 10° 39' 05" E. og Dampskibskajen paa *Ildjernet* paa 59° 50' 37" N. 10° 38' 51" E.  
 Man advares mod Ankring og Trawling i Kabelfelterne.  
 (Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**

- 3701. (T). Rusland. Hvide Hav. Kaninskaya Zemlya. Fyr midlertidig slukket.**  
 (N. t. M. Nr. 2644. London 1939.)  
 Fyrene mellem Pladserne c. 67° 14' N. 43° 46' E. (inkl.) og c. 68° 30' N. 43° 37' E. (inkl.) er midlertidig slukket.
- 3702. (T). Rusland. Hvide Hav. Kaninskaya Zemlya W. Forbudt Omraade.**  
 (N. t. M. Nr. 2644. London 1939.)  
 Sejlads er forbudt i et Omraade, der begrænses af Breddeparallerne 66° 40' N. og 68° 34' N., mod W. af Meridianen 41° 40' E. og mod E. af Kysten.
- 3703. (T). Rusland. Nordlige Ishav. Motovski Bugt. Forbudt Omraade.**  
 (N. t. M. Nr. 2643. London 1939.)  
 Et Omraade S. og W. for nedennævnte Grænser er farligt paa Grund af Miner, og Sejlads er forbudt:  
 En Linie 5,<sub>2</sub> Sm i Retning 0° fra *Mali Oleni Fyr*, der er beliggende paa c. 69° 15' N. 34° 49' E., derfra i Retning 306° til Meridianen 33° 00' E. og derfra S. paa langs denne til Kysten.  
 Fremmed Skibsfart er kun tilladt om Dagen i Omraadet mellem Breddeparallerne 69° 15' N. og 69° 45' N. og mellem Meridianerne 33° 10' E. og 35° 20' E.  
 (E. f. S. Nr. 51/3380 1939.)
- 3704. (T). Rusland. Nordlige Ishav. Kola Inlet og Anduvning. Fyr midlertidig slukket.**  
 (N. t. M. Nr. 2643. London 1939.)  
 Alle Fyr S. for 69° 42' 30" N. og mellem 33° 09' E. og 35° 30' E. er midlertidig slukket.  
 Fremmede Skibe bestemt for *Kola Inlet* maa nærme sig *Tsip Narolov Fyr* for at tage Lods om Bord.  
 Al fremmed Skibsfart uden Lods er forbudt i *Kola Inlet* eller Anduvning S. for 69° 45' N.
- 3705. Norge. Svolvær. Rødholmen. Radiofyr oprettet.**  
 (K. f. F. Nr. 30. Oslo 1939.)  
 Ved *Rødholmen Fyr* paa 68° 13',<sub>1</sub> N. 14° 33',<sub>8</sub> E. er oprettet et Radiofyr, som følger: Bølgelængde: 300,<sub>5</sub> kc/s (998 m). Type: A 2. Tonehøjde: 500 c/s.  
 Signalet:  
 Bogstav S, 5 Streger, S. . . . . . 45 s.  
 Pause . . . . . 1 m. 15 s.  
 Periode . . . . . 2 m. 00 s.  
 Signalet gives baade i sigtbart og usigtbart Vejr. Rækkevidde: 10 Sm.

**3706. Norge. Landegode Fyr. Radiofyr oprettet.**

(K. f. F. Nr. 30. Oslo 1939.)

Ved *Landegode Fyr* paa  $67^{\circ} 26',_8$  N.  $14^{\circ} 23',_4$  E. er oprettet et Radiofyr, som følger:  
Bølgelængde:  $291,5$  kc/s (1029 m). Type: A 2. Tonehøjde: 500 c/s.

Signalet:

Bogstaverne GO, 6 Streger, GO..... 45 s.  
Pause..... 1<sup>m</sup>. 15 s.Periode..... 2<sup>m</sup>. 00 s.

Signalet gives i usigtbart Vejr. Rækkevidde: 10 Sm.

**3707. Norge. Lerholmgrunnen. Nesnakroken. Sømærke ombyttet med Lystønde.**

(K. f. F. Nr. 30. Oslo 1939.)

Den sorte Stage paa  $66^{\circ} 10' 23''$  N.  $13^{\circ} 01' 00''$  E. er ombyttet med en sort Lystønde, som viser hvidt Et-Blink c. hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>. Brændetid: 1. August—5. Maj.**3708. (T). Norge. Ulvesund. Ulven. Fyr ødelagt. Midlertidig Fyrbelysning.**

(K. f. F. Nr. 30. Oslo 1939.)

*Ulven Fyr* paa  $61^{\circ} 57',_7$  N.  $5^{\circ} 09',_2$  E. er ødelagt ved Paasejling. Paa Resterne af den ødelagte Varde er foreløbig anbragt en Lanterne med svag Lysstyrke, og som viser rødt, fast Lys.Snarest muligt og uden nærmere Meddelelse vil følgende midlertidige Fyrbelysning for Sejlads i *Ulvesund* blive tændt:

1. Paa *Ulven*: Hvidt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>.
2. Paa Pynten af *Salkjel*: Grønt Et-Blink c. hver 3<sup>s</sup>.
3. Paa S-Pynten af *Skåranes*: Rødt Et-Blink c. hver 3<sup>s</sup>.
4. Paa *Kapelnes*: Rødt Et-Blink c. hver 3<sup>s</sup>.
5. Paa S-Pynten af *Hjærtenes*: Grønt Et-Blink c. hver 3<sup>s</sup>.

**3709. Norge. Skudesneshavn. Lahamaren og Steiningsodden Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 30. Oslo 1939.)

1. 360 m  $322^{\circ}$  fra Fyret *Skudesneshavn Molo*, der er beliggende paa  $59^{\circ} 08',_6$  N.  $5^{\circ} 15',_9$  E., er tændt et Fyr, *Lahamaren Fyr*, der viser rødt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyrrpæl.Overretlinien ( $322^{\circ}$ ) med *Skudesneshavn Molo Fyr* leder E. om *Trættholmen* og *Austbøden* og tæt W. om det lille Skær E. for *Trættholmen*.2. 245 m  $1^{\circ}$  fra Fyret *Skudesneshavn Molo*, er tændt et Fyr, *Steiningsodden Fyr*, der viser grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyrrpæl.Overretlinien ( $1^{\circ}$ ) med *Skudesneshavn Molo Fyr* leder W. om Jernstangen NW. for *Trættholmen* og E. om *Sylvskjær*. Linien gaar over 5 m- og 7 m-Grundene mellem *Sylvskjær* og *Trættholmen* og 9 m-*Kryssgrunnen*.**3710. Norge. Lista. Færøylu Fløjtetønde genudlagt.**

(K. f. F. Nr. 30. Oslo 1939.)

*Færøylu Fløjtetønde* er atter udlagt paa Station paa c.  $58^{\circ} 02',_5$  N.  $6^{\circ} 50',_0$  E. (E. f. S. Nr. 42,3035 1938.)**3711. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Afmærket Løb til Graadyb. Afmærkning forandret.**Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen i *Nordmands Dyb* og *Søren Bobbjergs Dyb*:1. En rød- og hvidstribet Lystønde, *Slugen NE.*, der viser hvidt Et-Blink hver  $7\frac{1}{2}$ <sup>s</sup>, Blink  $2\frac{1}{2}$ <sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>, er udlagt paa  $55^{\circ} 36',_8$  N.  $7^{\circ} 50',_5$  E., c. 3 Sm  $33^{\circ}$  fra Lys- og Fløjtetønden *Slugen N.*2. Hvid Lystønde *Søren Bobbjergs Knob N.* paa  $55^{\circ} 34'$  ( $18''$ ) N.  $7^{\circ} 58'$  ( $20''$ ) E. er inddraget.

(E. f. S. Nr. 54/3571 1939. Kort Nr. 93, 94 og 91.)

**3712. (T). Tyskland. Østfrisiske Øer. Ems. Hubert Gat SW. Vrag.**

(N. f. s. Nr. 51/4784. Berlin 1939).

Vraget af Damperen *Gerrit Fritzen* ligger sunket i 6 à 7 m Vand paa c.  $53^{\circ} 33'$  N.  $6^{\circ} 20'$  E.

**3713. Holland. Forbudte Omraader langs den hollandske Kyst.**

(Særtryk af B. a. Z. den 1. December 1939.)

De forbudte Omraader er følgende:

**A. Zeegat van Vlissingen.**(a) *Wielingen*: Omraadet der begrænses som følger:

Mod Vest: En Linie gennem Punkterne:

a.  $51^{\circ} 22' 14''$  N.  $3^{\circ} 22' 00''$  E. (Grænsepæl Nr. 369 ved *Kadzand*).b.  $51^{\circ} 25' 08''$  N.  $3^{\circ} 19' 30''$  E.c.  $51^{\circ} 26' 30''$  N.  $3^{\circ} 19' 50''$  E.Mod Nord: Breddeparallellen  $51^{\circ} 26' 30''$  N.Mod Øst: Meridianen  $3^{\circ} 31' 00''$  E.Mod Syd: Kysten fra *Zeeuwisch-Vlaanderen* til Punkt a.

N B. Skibsfarten kan foregaa uhindret gennem det forbudte Omraade, saafremt den paabudte Sejlansvisning følges. Der er Lodstvang (E. f. S. Nr. 54/3543 1939).

(b) *Deurloo*: Omraadet der begrænses af Forbindelseslinierne gennem følgende Punkter:

a.  $51^{\circ} 30' 12''$  N.  $3^{\circ} 25' 30''$  E.b.  $51^{\circ} 29' 00''$  N.  $3^{\circ} 25' 30''$  E.c.  $51^{\circ} 28' 44''$  N.  $3^{\circ} 20' 26''$  E.d.  $51^{\circ} 31' 00''$  N.  $3^{\circ} 21' 00''$  E.**B. Zeegat van Zieriksee.**

(a) *Westgat*: Omraadet der begrænses af Meridianerne  $3^{\circ} 36'$  E. og  $3^{\circ} 40'$  E. og Breddeparallerne  $51^{\circ} 38' 44''$  N. og  $51^{\circ} 40' 54''$  N.

(b) *Roompot*: Omraadet der begrænses af Forbindelseslinierne gennem følgende Punkter:

a.  $51^{\circ} 33' 24''$  N.  $3^{\circ} 28' 00''$  E.b.  $51^{\circ} 37' 00''$  N.  $3^{\circ} 28' 00''$  E.c.  $51^{\circ} 39' 30''$  N.  $3^{\circ} 34' 00''$  E.d.  $51^{\circ} 35' 50''$  N.  $3^{\circ} 34' 00''$  E.**C. Zeegat van Brouwershaven.**

Omraadet der begrænses af Meridianerne  $3^{\circ} 38'$  E. og  $3^{\circ} 46' 40''$  E. og Breddeparallerne  $51^{\circ} 44'$  N. og  $51^{\circ} 46' 20$  N.

**D. Zeegat van Goeree.**

Omraadet der begrænses af Forbindelseslinierne gennem følgende Punkter:

a. *Westhoofd Fyrtaarn*.b.  $51^{\circ} 50'$  N.  $3^{\circ} 47'$  E.c.  $51^{\circ} 56'$  N.  $3^{\circ} 58'$  E.d.  $51^{\circ} 55'$  N.  $4^{\circ} 03'$  E.

samt mod Øst og Syd af Kysterne af *Voorne* og *Goeree*, Meridianen  $4^{\circ} 05' 30''$  E. og N.- og E.-Siden af Sejlrenden i *Zuiderdiep* til Linien gennem *Goedereede* Havnefyr tværs over Farvandet.

**E. Zeegat van Texel.**

Omraadet der begrænses som følger:

Mod Syd af Breddeparallellen  $52^{\circ} 51' 30''$  N. fra *Noord-Hollands* Kyst til 3 Sm-Grænsen, langs denne Grænse N. efter til 8 m-Kurven ved *Haaksgroonden* paa  $52^{\circ} 54' 20''$  N.  $4^{\circ} 37' 40''$  E., derfra 8 m-Kurven til hvor denne skærer 3 Sm-Grænsen udfor *Texels* Kyst paa  $53^{\circ} 00' 20''$  N.  $4^{\circ} 37' 00''$  E., derfra 3 Sm-Grænsen til Breddeparallellen  $53^{\circ} 02'$  N. og endelig denne Breddeparallel til Kysten af *Texel*, mod Øst af *Texels* Kyst, Meridianen  $4^{\circ} 44' 30''$  E. og Kysten af *Noord-Holland*.

N B. Skibsfart kan foregaa gennem det forbudte Omraade. Der er Lodstvang.

**F. Zeegat van Terschelling.**

Området der begrænses som følger:

Mod Vest: Meridianen  $5^{\circ} 00'$  E. fra Kysten af *Vlieland* til 3 Sm-Grænsen.

Mod Nord: 3 Sm-Grænsen til hvor denne skærer Breddeparallellell  $53^{\circ} 23'$  N., derfra denne Breddeparallellell til *Terschellings* Kyst.

Mod Øst: Meridianen  $5^{\circ} 09'$  E. og Breddeparallellell  $53^{\circ} 18'$  N. (E. f. S. Nr. 48/3126 1939).

**G. Zeegat van Ameland.**

Området, der begrænses af: Breddeparallellell  $53^{\circ} 25'$  N., Meridianen  $5^{\circ} 32'$  E., Kysten af *Terschelling*, Meridianen  $5^{\circ} 32'$  E., Breddeparallellell  $53^{\circ} 29'$  N. Meridianen  $5^{\circ} 37'$  E., Kysten af *Ameland* og Meridianen  $5^{\circ} 40'$  E.

**3714. Holland. Fyrskibet Noord-Hinder flyttet. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**

(B. a. Z. Nr. 287/3735. 's-Gravenhage 1939.)

1. Fyrskibet *Noord-Hinder*, der midlertidig har været udlagt paa c.  $51^{\circ} 54',_8$  N.  $2^{\circ} 37',_3$  E., er flyttet tilbage til sin tidligere Plads paa c.  $51^{\circ} 38',_8$  N.  $2^{\circ} 33',_8$  E., hvor det tjener som Afmærkning af SE.-Hjørnet af det i E. f. S. Nr. 55/3624 1939 omtalte *britiske* Minefelt.

2. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $8^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $4^s$ , er udlagt paa c.  $52^{\circ} 06'$  N.  $2^{\circ} 41',_5$  E. som Afmærkning for NE.-Hjørnet af det i (1) omtalte Minefelt. Synsvidde: 6 Sm. SW. for Lys- og Fløjtetønden er udlagt en Stationstønde.

(E. f. S. Nr. 49/3240 og 55/3624 1939. Kort Nr. 91.)

**3715. Holland. Wester Schelde. N. Saaftinge Fyr nedlagt. Lystønde udlagt.**

(B. a. Z. Nr. 279/3592. 's-Gravenhage 1939.)

*N. Saaftinge* Fyr paa c.  $51^{\circ} 22',_1$  N.  $4^{\circ} 13'$  E. er nedlagt.

En rød Lystønde Nr. 44, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $10^s$ , Lys  $7^s$ , Mørke  $3^s$ , er udlagt paa  $51^{\circ} 22' 23''$  N.  $4^{\circ} 13' 02''$  E.

(E. f. S. Nr. 55/3619 1939.)

**3716. Belgien. Ostende. Fyrs Synsvidde atter normal.**

(B. a. Z. Nr. 286/3707. 's-Gravenhage 1939.)

*Ostende* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c.  $51^{\circ} 14'$  N.  $2^{\circ} 56'$  E. lyser atter med normal Lysevne. Synsvidde: 21 Sm.

(E. f. S. Nr. 42/2787 1939.)

**3717. Belgien. Ostende Radiofyr atter i Virksomhed.**

(B. a. Z. Nr. 287/3718. 's-Gravenhage 1939.)

*Ostende* Radiofyr paa c.  $51^{\circ} 14'$  N.  $2^{\circ} 56'$  E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 41/2741 1939.)

**3718. Belgien. Wielingen. Lys- og Fløjtetønde udlægges.**

(B. a. Z. Nr. 287/3719. 's-Gravenhage 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid udlægges midt imellem Lystønderne *West-Hinder* og *Wandelaar* en Lys- og Fløjtetønde paa c.  $51^{\circ} 22',_3$  N.  $2^{\circ} 43',_9$  E.

**3719. England. Passage af Dover Havn.**

(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 10. December 1929.)

E. f. S. Nr. 42/2836 1939 annulleres og erstattes med:

Alle Skibe, som passerer *Dover* Havn, skal holde sig i en Afstand af mindst  $1,5$  Sm fra Havneindløbet samt have Passagesignalet *KPK* hejst og benytte *The Downs Channel*. N.-gaaende Skibe, skal ankre ved *The Downs* indtil nærmere Ordre.

**3720. England. Humber Anduvning. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2705. London 1939.)

E. f. S. Nr. 55/3627 1939 annulleres.

(Se Tillæg.)

### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

3721. (T). England. Strædet ved Dover. Varne Fyrskib midlertidig inddraget.  
(B. a. Z. Nr. 285/3689. 's-Gravenhage 1939.)  
Fyrskibet *Varne* paa c. 50° 56' N. 1° 17' E. er for Tiden inddraget.
3722. England W.-Kyst. Bristol Channel. Bull Point N. Grund.  
(N. t. M. Nr. 2709. London 1939.)  
En Grund med 11,9 m Vand er fundet paa c. 51° 14' N. 4° 13' W., 2,7 Sm 350½°  
fra *Bull Point* Fyr.

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3723. Island E.-Kyst. Fúskrúdsfjördur. Hafnarnes Vinkelfyr. Lysvinkler forandret.  
(A. f. s. Nr. 4/3. Reykjavik 1939.)  
Lysvinklerne i *Hafnarnes* Fyr paa 64° 52' 29" N. 13° 46' 01" W. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. S. for 126° over *Vikursker*.
  2. Hvidt i Pejl. fra 126° til 194°.
  3. Rødt i Pejl. fra 194° til 257° over *Ædursker*, *Anley* og *Skrúdur*.
  4. Hvidt i Pejl. fra 257° til 314°.
  5. Grønt i Pejl. S. for 314° over *Snæfugl*.
- Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 32/2359 1939. Kort Nr. Kort. Nr. 74, 70 og 25. Islandske Lods, Side 160. Fyr-Fort. Nr. 956.)
3724. Island SE.-Kyst. Vestrahorn. Stokksnes Fyr. Lysvinkler forandret.  
(A. f. s. Nr. 4/2. Reykjavik 1939.)  
Lysvinklerne i *Stokksnes* Fyr paa 64° 14' (24") N. 14° 58' (06") W. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra 209° til 245°.
  2. Hvidt i Pejl. fra 245° til 53°.
  3. Rødt i Pejl. fra 53° til 80° over *Borgeyjarbodi*, *Hvanneyjarsker* og *Sveinsbodi*.
  4. Grønt i Pejl. fra 80° til og ind over *Hvanney*.
- Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 74, 70 og 25. Islandske Lods, Side 171. Fyr-Fort. Nr. 964.)
3725. Island SE.-Kyst. Hornafjördarós. Fyr tændt.  
(A. f. s. Nr. 4/1. Reykjavik 1939.)  
Ved *Hornafjördarós* er paa det tidligere forreste Dagmærke for Indsejlingen til Løbets Plads paa c. 64° 14' N. 15° 12' W. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 6 m. Synsvidde: 6,4 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Et 4 m højt, graat, rundt Taarn, paa hvis Top er anbragt en 0,8 m høj Stang med Tværbræt, svarende til det tidligere Indsejlingsmærke. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt over *Hornafjördur* W. for 206°.
  2. Hvidt ind langs *Austurfjörutangi* mod N. i Pejling 267°.
  3. Grønt over *Austurfjörutangi* og *Thinganessker*.
  4. Hvidt ind gennem Løbet i Pejling 267°.
  5. Rødt over *Hvanney*.
- Fyrbygningen i Forbindelse med det bageste Indsejlingsmærke, som er uforandret, er Dagmærke for Indsejlingen til Løbet.  
Da Indsejlingslinien til Løbet — Fyrets hvide Vinkel i Pejling 267° — ligger tæt ved *Thinganessker*, advares mod at sejle efter dette Fyr, men hellere efter *Hvanney* Fyr indtil *Thinganessker* er passeret.  
Brændetid: 15. Juli—1. Juni.  
(Kort Nr. 30, 70, 25 og 21. Islandske Lods, Side 171. Fyr-Fort. Nr. 965 A.)



**3726. Frankrig. Brest. Grænser for forbudt Ankerplads forandret.**

(N. t. M. Nr. 2615. London 1939.)

Den E.-lige Grænse for forbudt Ankerplads er forandret, som følger: En brudt Linie gennem nedenstaaende Punkter: a)  $0,64$  Sm  $66^\circ$ , b)  $1,38$  Sm  $110^\circ$ , c)  $1,64$  Sm  $144\frac{1}{2}^\circ$  fra *Pointe du Portzie* Fyr, der ligger paa c.  $48^\circ 22' N.$   $4^\circ 32' W.$

**3727. Spanien NW.-Kyst. Ria de Pontevedra. Cabezo del Medio. Oplysning om Fyr.**

(A. a. l. N. Nr. 22/539. San Fernando 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 51/3392 1939 meddeles, at *Cabezo del Medio* midlertidige Fyr er installeret paa en Lystønde paa c.  $42^\circ 22',7 N.$   $8^\circ 47' W.$  Fyrkarakteren er rødt Et-Blink hver  $2,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2^s$ . Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 10 Sm.

(E. f. S. Nr. 51/3392 1939.)

(Se Tillæg.)

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****3728. Haïti. Port au Prince Bugt. Mindre Vand.**

(N. t. M. Nr. 2675. London 1939.)

Mindre Vand end Kortets Angivelse rapporteres mellem Punkterne 5 Sm  $130^\circ$  og 9 Sm  $130^\circ$  fra *Fantasque Point* Fyr, der ligger paa c.  $18^\circ 42' N.$   $72^\circ 49' W.$

**3729. Brasilien. Bahia de Guanabara. Isla do Ferro E. Skær.**

(N. t. M. Nr. 2587. London 1939.)

Et Skær med under  $1,8$  m Vand er fundet paa c.  $22^\circ 48' S.$   $43^\circ 07' W.$ ,  $1,14$  Sm  $98\frac{1}{2}^\circ$  fra *Xaréu* Fyr, hvor der i Kortet er angivet en Dybde af  $4,9$  m.

**3730. Uruguay. Rio de la Plata. Fyrskibet Practicos Interseccion flyttet.**

(B. a. Z. Nr. 280/3628, 's-Gravenhage 1939.)

Fyrskibet *Practicos Interseccion* er flyttet til  $34^\circ 39' 50'' S.$   $58^\circ 00' 18'' W.$ , c.  $0,4$  Sm SSW. fra dets tidligere Plads.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****3731. (T). Spanien E.-Kyst. Palamos Anduvning. Bajo Pereira. Lystønde i Uorden.**

(A. a. l. N. Nr. 22/644. San Fernando 1939.)

Det røde Gruppe-Blinkfyr paa Lystønden *Pereira o la Llosa* paa c.  $41^\circ 50',1 N.$   $3^\circ 07',2 E.$  lyser for Tiden uregelmæssigt.

**3732. Italien. Adriaterhavet. Triest. Muggia Bugt. Oplysning om Dybde.**

(A. a. N. Nr. 45/2. Genua 1939.)

Den i Kortet angivne Dybde af  $9,4$  m  $1480$  m  $277\frac{1}{2}^\circ$  fra *Campanile di Servola* skal rettes til 11 m.

*Campanile di Servola*:  $45^\circ 37' (30'') N.$   $13^\circ 46' (40'') E.$ **IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****3733. (P). Røde Hav. Jubal Stræde. Ashrafi Reef. Nyt Fyr tændes.**

(N. t. M. Nr. 7. Alexandria 1939.)

Den 1. Februar 1940 tændes i et nybygget Fyrtaarn paa  $27^\circ 47' 03'' N.$   $33^\circ 42' 24'' E.$ , paa Inderrevet  $0,20$  Sm  $192^\circ$  fra det gamle *Ashrafi* Fyrtaarn, et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, 4 Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1,4^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1,4^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $5,5^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $5,5^s$ . Flammens Højde: 38 m. Synsvidde: 17 Sm. Et sort og hvidt, vandret sribet, rundt Stentaarn.

**3734. (T). Réunion. Skibsfartsforskrift.**

(B. a. Z. Nr. 281/3644. 's-Gravenhage 1939.)

Skibe, der er bestemt til en Havn paa *Réunion*, maa anløbe Reden ved *Port Pointe des Galets* (c. 20° 55' S. 55° 17' E.) og der afvente Havneautoriteternes Ankomst. Forinden er al Kommunikation med Kysten forbudt.

**3735. (T). Malacca Stræde. Penang N.-lige Anduvning. Lystønde midlertidig udlagt.**

(B. a. Z. Nr. 279/3609. 's-Gravenhage 1939.)

En Lystønde med et rødt Flag, og som viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 5° 27' N. 100° 20',<sub>5</sub> E., 1,<sub>0</sub> Sm 351° fra *Fort Cornwallis (George Town)* Fyr med Gruppe-Formærkelser.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****3736. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. E.-lige Indløb til Ajer Hitam Stræde. Vrag.**

(B. a. Z. Nr. 277/3578. 's-Gravenhage 1939.)

Et farligt Vrag ligger sunket paa c. 0° 49',<sub>9</sub> N. 103° 04',<sub>3</sub> E., c. 30 m SE. for Kajen ved *Tg. Sawak*.

**3737. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja E. og W. Oplysning om Fiskestager.**

(B. a. Z. Nr. 277/3574. 's-Gravenhage 1939.)

Paa c. 7° 11',<sub>8</sub> S. 112° 50',<sub>7</sub> E. findes endnu Rester af Fiskestager, som ved Lavvande rager over Vandet.

(E. f. S. Nr. 7/544 1939.)

**3738. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Beraoe Floden. Dybde paa Hadjibank.**

(B. a. Z. Nr. 278/3589. 's-Gravenhage 1939.)

Mindste Dybde i Fyrlinien over *Hadjibank* er 4,<sub>05</sub> m ved Middelvandstand.  
*Hadjibank*: c. 2° 11' N. 117° 31' E.

**3739. Molukske Øhav. Ambon. Oplysning om Fyr.**

(B. a. Z. Nr. 277/3576. 's-Gravenhage 1939.)

Fyret paa *Ambon* Havnemole paa c. 3° 41',<sub>3</sub> S. 128° 10',<sub>7</sub> E. har en Flammehøjde paa 8 m. Synsvidde: 6 Sm. Jernpæl.

**3740. Tong King Bugt. Haifong Anduvning og Faitsi Long Bugt. Farlige Omraader. Skibsfartsforskrift.**

(B. a. Z. Nr. 280/3631. 's-Gravenhage 1939.)

1. Omraadet N. for Breddeparallellellens fra *Norway Islands* til *Kua Nam Trieu* og W. for Meridianen gennem *Norway Islands* er farligt for Skibsfarten. Skibe bestemt til *Haifong* og *Port Redon* maa anløbe Pladsen 3 Sm 135° fra *Hon Dau* Fyr for Lods og Undersøgelse.

*Hon Dau* Fyr: c. 20° 40' N. 106° 48' E.*Norway Islands*: c. 22 Sm ESE. for *Hon Dau* Fyr.

2. Alle Skibsfartsveje, Kanaler etc. fra *Faitsi Long* Bugt (c. 20° 54' N. 107° 13' E.) til *Port Wallut* er farlige for Skibsfarten. Skibe bestemt til *Hongai*, *Port Kamfa* og *Port Wallut* maa anløbe Pladsen 1 Sm S. for *Orange Island* (c. 20° 43',<sub>5</sub> N. 107° 10' E.) for Lods og eventuel Undersøgelse.

**3741. Formosa E.-Kyst. Hoisho To (Kasho To). Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2676. London 1939.)

Paa NW.-Pynnten af *Hoisho To* paa 22° 40' (36") N. 121° 27' (18") E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>. Flammens Højde: 48,<sub>5</sub> m. Synsvidde: 18 Sm, Hvidt, rundt, 30 m højt Taarn med sorte Bælter.

Øens Navn er fremtidig *Kasho To*.

- 3742. Formosa W.-Kyst. Hoko To. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 2611. London 1939.)  
*Hoko To* Fyr paa  $23^{\circ} 32'$  ( $30''$ ) N.  $119^{\circ} 31'$  ( $60''$ ) E. har en Flamme-højde paa 15,5 m. Synsvide: 10 Sm. Et rødt, rundt, 13 m højt Taarn.
- 3743. Formosa. Kiirun Ko. Fyr forandret.**  
§3 (N. t. M. Nr. 2608. London 1939.)  
I *Kiirun Ko* Fyr paa c.  $25^{\circ} 09'$  N.  $121^{\circ} 44'$  E. er Grænserne for den røde Fyr-vinkel forandret til  $179^{\circ}$  og  $187^{\circ}$ .
- 3744. Kina. Hongkong Anduvning. Skibsfartsforskrift. Advarsel.**  
(N. t. M. Nr. 2604. London 1939.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 50/3320 og 51/3421 1939 meddeles:  
Al Sejlads skal foregaa gennem *Tathong Channel*. En Spærring med en Gennem-sejlingsaabning er udlagt ved den N.-lige Begrænsning af Minefeltet i *Tathong Channel*. Al Passage er forbudt, naar følgende Signaler vises fra *Port War* Signalstation paa *Tai Long Head*: Om Dagen 3 røde Balloner, om Natten 3 røde Lys. Signalerne vil blive gentaget af Patrouillefartøjer, saafremt de er i Nærheden, men dette er ikke altid Tilfældet.  
A d v a r s e l. Stor Forsigtighed er nødvendig, naar man anduver Havnen i usigtbart Vejr, og med mindre man tydeligt kan se, at ovennævnte Signaler ikke er vist fra *Port War* Signalstation, maa man antage, at Havnen er lukket og holde godt klar af *Tathong Channel*.  
(E. f. S. Nr. 50/3320 og 51/3421 1939.)
- 3745. Japan. Naikai. Taino Uchi. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 2621. London 1939.)  
Følgende Grunde er fundet i de vedføjede Afstande og Retninger fra den N.-ligste lille Ø i *Mi ishi*, der ligger paa c.  $34^{\circ} 08'$  N.  $132^{\circ} 33'$  E.:  
a)  $7,3$  m  $0,2$  Sm  $65^{\circ}$  og b)  $3,7$  m  $1,34$  Sm  $87^{\circ}$ .
- 3746. West Australien. Eclipse Islands NE. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 2674. London 1939.)  
En farlig Grund rapporteres at ligge paa c.  $35^{\circ} 10'$  S.  $117^{\circ} 55'$  E., 2 Sm  $67^{\circ}$  fra *Eclipse Islands* Fyr.
- 3747. Syd Australien. St. Vincent Bugt. Glenelg. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 2609. London 1939.)  
Det hvide Blinkfyr tæt W. for det hvide Blinkfyr paa Molehovedet paa c.  $34^{\circ} 59'$  S.  $138^{\circ} 30'$  E. er nedlagt.
- 3748. New Guinea N.-Kyst. Geelvink Bugt. Mios Aeri. Grund findes ikke.**  
(B. a. Z. Nr. 277/3577. 's-Gravenhage 1939.)  
Pladsen c.  $2^{\circ} 08',2$  S.  $134^{\circ} 51',8$  E. er afsøgt, uden at nogen Grund er fundet.  
(E. f. S. Nr. 9/698 1939.)  
(Se Tillæg.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 3749. Danmark. Danske Farvande. Oplysning om Vejrmedlinger pr. Radiotelefon over Skamlebæk Radio.**  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/67 1939, Pkt. 1 meddeles:  
Fra og med 1. Januar 1940 inddrages de telefoniske Vejrmedlinger over *Skamlebæk Radio* paa Dage med roligt Vejr.  
Under urolige Vejrforhold vil Vejrmedlinger og Stormvarsler derimod ligesom hidtil blive udsendt over denne Station Kl. 0840, 1040, 1440, 1640, 1940 og 2140 (*mellem-europæisk Tid*).  
(E. f. S. Nr. 1/67 1939.)

**3750. England. Regler for Besejling af Strædet ved Dover og Kanalen.**

(London Radio den 7. December 1939).

E. f. S. Nr. 55/3664 1939 annulleres og erstattes med:

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 45/2977 1939 meddeles fra det *britiske* Admiraltet følgende Sejladsforskrifter:

1. Skibe, der ankrer paa *Dungeness East Road*, maa under ingen Omstændigheder passere NE. for en Linie trukket i Retningen  $300^\circ$  fra en rød- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , paa  $50^\circ 57' 30''$  N.  $1^\circ 05' 30''$  E.

2. Skibe paa Vej mellem *Dungeness* og *The Downs* skal passere S. om den i (1) nævnte Lystønde.

3. En sort- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , er udlagt paa  $50^\circ 58' 36''$  N.  $1^\circ 02' 48''$  E.

4. Løbet mellem *Folkstone* og Hovedløbet gennem *Folkstone Gate* er  $0,6$  Sm bred og ligger paa begge Sider af en Linie i Retning  $140^\circ$ — $320^\circ$  gennem Fyret paa Enden af *Folkstone Pier*.

5. Skibe, der handler mod disse Sejladsforskrifter, gør det paa eget Ansvar.

**3751. Rusland. Blokade af Finlands Kyst.**

(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 7. December 1939.)

Gennem Udenrigsministeriet har man fra det *danske* Gesandtskab i *Moskva* modtaget følgende Telegram angaaende Blokade af den *finske* Kyst:

Udenrigskommissariatet erklærer *Finlands* Kyst og tilstødende Farvande blokeret fra Kl. 1200 den 8. December. Blokeret Omraades ydre Grænse begynder 20 Sm S. for Floden *Torneaas* Munding, gaar mod S. 20 Sm fra *Finlands* Kyst til  $60^\circ 41'$  N.  $20^\circ 30'$  E., følger herfra mod E. Parallellen  $60^\circ 41'$  N. til Skæringspunkt med Meridianen  $21^\circ$ , gaar herfra S. paa langs E.-lig Grænse af *Alandsøernes* Søterritorium til Parallel  $59^\circ 27'$  N., som følges E. paa til Skæring med Meridianen  $23^\circ 50'$  E., herfra N. paa langs denne Meridian. Udenlandske Skibe faar Mulighed for at forlade blokeret Omraade inden Kl. 1200 den 9. December, fra hvilket Tidspunkt det erklæres farligt for Sejlads. *Alandsøerne* berøres ikke, med mindre de benyttes til krigsoperative Formaal.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Kort eller  
Bogs Nr

*England:*  
Supplement No. 2 to Australia Pilot, Vol. I.  
N 2434 South America. Approaches to Bahia de Cartagena.  
Limits: Lat.  $10^\circ 05'$  N. —  $10^\circ 40'$  N.  
Long.  $75^\circ 27\frac{1}{2}'$  W. —  $75^\circ 55'$  W.  
Bahia de Cartagena.  
R 143 Red Sea. Jabal Attair to Perim Island.  
† 2334 Colombia. Puerto Cartagena.

(Se Tillæg.)

## Tillæg. Danmark.

### 3752. Gennemsejlingsaabningerne i de danske Spærringer i Store-Bælt og Lille-Bælt. Indskærpelse af Tilholdet om at stoppe ved de danske Vagtskibe N. og S. for Spærringerne.

(Den 11. December 1939.)

Marineministeriet meddeler.

Paa given Foranledning indskærpes det Skibe — ogsaa af Risikohensyn i egen Interesse — forinden Passage af Gennemsejlingsløbene i de *danske* Spærreomraader i *Store- og Lille-Bælts* sydlige Del altid at stoppe og indhente Sejlanvisning ved de Nord og Syd for Spærringerne stationerede *danske* Vagtskibe, der fører et Varselssignal bestaaende af om Dagen 3 røde Kugler — om Natten 3 røde Lys — vist lodret over hverandre. Skibe, der ønsker Lodshjælp, skal i god Tid ved Nærmelse af Spærringerne afgive Signal for Lods.

(E. f. S. Nr. 54/3569 og 54/3570 1939.)

### I. Østersøen.

#### 3753. Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.

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

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

#### 3754. Sverige .S.-Kyst. Falsterbo SE. f. S. Vrag.

(Meddelelse fra Efterretningsstationen den 12. December 1939.)

Vraget af den *svenske* Dampet *Tornö* er efter at have stødt paa en Mine sunket c. 3,8 Sm 143° fra *Falsterbo*. Vraget ligger farligt for Sejladsen.

*Falsterbo* Fyr: c. 55° 23' N. 12° 49' E.

#### 3755. Finland. Sejladsforskrifter. Oplysning om Lods. Advarsel.

(Meddelelse fra Staben for de finske Søstridskræfter).

Farvandet omkring *Alandsøerne* W. for Meridianen 21° 20' E. og S. for Breddeparallellen 60° 25' N. er farligt for Sejladsen paa Grund af Miner.

Handelsskibe, der kommer fra *Østersøen* og er bestemt til Havne i den SW.-lige Del af *Finland*, opfordres til at anløbe *finske* Territorialfarvande via *Selkämeri* (Farvandet N. for *Alandsøerne*). Lodsstationer er etableret ved *Isokari* 60° 43' N. 21° 01' E. og *Säl-skär* 60° 25' N. 19° 36' E. Desuden kan Lods faas ved *Storbrotten* Fyrskib 60° 25' N. 19° 13' E. eller fra lokale Vagtskibe.

Skibe, der nærmer sig Lodsstationerne, skal i en Afstand af mindst 5 Sm derfra iagttage følgende Forholdsregler.

Om Dagen:

- 1) Nationsflaget skal være hejst,
- 2) Det internationale Kendingsignal skal være hejst,
- 3) Lods tilkaldes ved Hjælp af Lodsflag *G* og ved Hjælp af Morsesignalet *P. T.* afgivet med Projektør eller Blinklanterne.

Om Natten:

- 1) Skibslysene skal være tændt.
- 2) Lods tilkaldes ved 3 Gange at afgive ved Hjælp af Projektør eller Blinklanterne det internationale Morsesignal *P. T.* efterfulgt af Skibets internationale Kendings-signal. Signalerne skal gentages, indtil Lodsstationen svarer.

Ved daarlig Sigtbarhed bør de nævnte Signaler ledsages af korte Lydsignaler, som afgives ved Hjælp af Dampfløjte, Sirene eller lignende. Skibe, som uden at have modtaget Svar fra Lodsstationen nærmer sig denne eller *finsk* Territorialfarvand indenfor en Afstand af 3 Sm, gør det paa egen Risiko.

Svaret paa et Lodskaldesignal gives om Dagen og om Natten paa følgende Maade:

Lodsen kan gaa ud.

- 1) Ved Hjælp af et gentaget optisk Signal (lange Blink) eller
- 2) ved Hjælp af Morsesignalet *U. I.* afgivet 3 Gange med Blinklanterne,
- 3) ved Hjælp af det internationale Flagsignal *U. I.*

Meddelelse om, at Lods ikke kan gaa ud, og at Skibet maa forblive udenfor Territorialfarvandet gives, som følger.

- 1) Ved Hjælp af Morsesignalet *U. J.* afgivet 3 Gange med Blinklanterne,
- 2) ved Hjælp af det internationale Flagsignal *U. J.*

Skibe skal øjeblikkelig adlyde de Anvisninger, som Krigsskibe, Bevogtningsfartøjer og Lodsstationer giver. Disse Anvisninger gives enten ved Hjælp af Varselsskud eller ved Hjælp af Signaler efter den internationale Signalbog.

Skibe, som kommer fra *den finske Bugt* og er bestemt til Havne i *Sydfinland*, kan for Fremtiden kun benytte Sejløbene ved *Harmaja* og *Orrengrund*. Lods kan faas ved Lodsstationerne i *Harmaja* og *Orrengrund*.

**3756. Finland. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**

(U. f. a. Nr. 34/1026 og 34/1027. Helsingfors 1939.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

*Ajos* c. 65° 40' N. 24° 31' E. *Kemi angöringsboj* c. 65° 28' N. 24° 20' E.

**3757. Estland. Finske Bugt. Narva Bugt. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 12/49. Tallinn 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 59° 34',<sub>8</sub> N. 27° 20',<sub>9</sub> E.

**3758. Estland. Moon Sund. Pinukse Lystønde inddraget for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 12/47. Tallinn 1939.)

Lystønden *Pinukse* paa c. 58° 57' N. 23° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.

**3759. Estland. Riga Bugt. Ipsi Lystønde inddraget for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 12/47. Tallinn 1939.)

Lystønden *Ipsi* paa c. 58° 16' N. 23° 46' E. er inddraget for Vinterperioden.

**3760. Estland. Riga Bugt. Pärnu Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 12/47. Tallinn 1939.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Lystønden ved Vraget *Balva* c. 58° 07' N. 24° 14' E. *Pärnu* c. 58° 21' N. 24° 27' E.

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

**3761. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Haarbølle Pynt N.-lige og S.-lige Ledefyr forandret.**

1. De nuværende *Haarbølle Pynt N.-lige* og *S.-lige Ledefyr* er nedlagt.
2. Samtidig er følgende nye Fyr tændt:

*Haarbølle Pynt N.-lige Ledefyr:*

a. Bagfyr 54° 53' 15",<sub>7</sub> N. 12° 09' 04",<sub>5</sub> E. Hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys c. 3<sup>s</sup>, Mørke c. 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 18 m. Synsvidde: c. 13,<sub>5</sub> Sm. Lyssevne: c. 17 Sm. En 10 m høj, graa Gittermast. Stærkt Lys er synligt i en Vinkel paa c. 5° paa hver Side af Pejling 102½°.

b. Forfyr 54° 53' 20",<sub>9</sub> N. 12° 08' 23",<sub>7</sub> E., c. 800 m 282½° fra Bagfyret. Hvidt Lys med En-Formærkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys c. 1<sup>s</sup>, Mørke c. 1<sup>s</sup>. Flammens Højde :c. 6 m. Synsvidde: c. 10 Sm. Lysevne: c. 15,<sub>5</sub> Sm. Et 7 m højt Treben med rød Trekant med hvidt

Bælte og Spidsen opad. Stærkt Lys er synligt i en Vinkel paa c. 6° paa hver Side af Pejling 102½°.

c. Fyrene holdt overet i Pejling 102½° leder over dybt Vand S. om 5,0 m Grunden S. for *Bredmandshage* og N. om *Falster* Landgrund.

3. *Haarbølle Pynt S.-lige Ledefyr:*

a. Bagfyr. Samme Fyr som Bagfyr i *Haarbølle Pynt N.-lige Ledefyr* (2 a), dog Lysevne: c. 16 Sm. Stærkt Lys er synligt i en Vinkel paa c. 5° paa hver Side af Pejling c. 351°.

b. Forfyr c. 700 m c. 171° fra Bagfyret. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys c. 1 s., Mørke c. 1 s. Flammens Højde: c. 6 m. Synsvide: c. 10 Sm. Lysevne: c. 15,5 Sm. Et 5 m højt, hvidt Hus med rødt Bælte (nuværende E.-lige Forfyr). Stærkt Lys er synligt i en Vinkel paa c. 6° paa hver Side af Pejling c. 351°.

c. Fyrene overet i Pejling c. 351° leder over dybt Vand gennem *Nyt Lob* mellem *Gamle-Tolk* og *Middelgrund*.

d. S. for Fyrene er opkastet en Stendynge, saaledes at W.-fra kommende Skibe først faar Forfyret i Sigte, umiddelbart før Fyrene ses overet.

(E. f. S. Nr. 50/3328 1939. Kort Nr. 162, 161, 187 og 126. Fyr-Fort. Nr. 739 og 740.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3762. Danmark. Kattegat. Hastens Grund Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

Lys- og Fløjtetønden *Hastens Grund* paa c. 56° 14' N. 11° 11' E. er inddraget for Vinterperioden.

(Fyr-Fort. Nr. 159.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3763. England. Humber Anduvning. Vrag.

(Humber Radio, den 10. December 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 52° 45' 07" N. 1° 57' 02" E.

3764. Skotland. Firth of Forth. Trafikbestemmelser.

(N. t. M. Nr. 2721. London 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 55/3629 1939 meddeles, at alle Skibe, der ankommer til *Firth of Forth*, skal passere indenfor en Afstand af 2 Sm fra *May Island* for at bevise deres Identitet og derefter fortsætte efter de givne Anvisninger til Undersøgelseskibet og Lodskutteren ud for *Elie Ness*.

*May Island*: c. 56° 11' N. 2° 33' W.

(E. f. S. Nr. 55/3629 1939.)

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3765. Spanien. Minefare ophørt.

(A. a. l. N. Nr. 23/574. San Fernando 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/2484 1939 meddeles, at de spanske Kyster nu er helt rensat for Miner.

(E. f. S. Nr. 33/2484 1939.)

3766. Afrika W.-Kyst. Sierra Leone Anduvning. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 2725. London 1939.)

Undervandshindringer er udlagt i et Omraade, der begrænses af Breddeparallelernerne 8° 31' N. og 8° 34' N. samt Meridianerne 13° 15' W. og 13° 20' W.

Man advares imod at komme indenfor Omraadets Grænser.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

### 3767. Singapore Stræde. Trafikbestemmelser.

(N. t. M. Nr. 2713. London 1939.)

1. Alle Skibe, der afgaar fra eller anduver *Singapore E.* fra, skal holde sig S. for en Linie igennem følgende Punkter:
  - a. *Johore Shoal Buoy* c. 1° 19' N. 104° 05' E.
  - b. *Pulo Sarijang* c. 1° 13' N. 103° 51' E.
  - c. *Raffles Fyr* c. 1° 10' N. 103° 45' E.
2. Alle Skibe, der afgaar fra eller anduver *Singapore W.* fra, skal holde sig S. for en Linie igennem følgende Punkter:
  - d. *Sultan Shoal Fyr* c. 1° 14' N. 103° 39' E.
  - e. *Tanjong Piai* c. 1° 16' N. 103° 31' E.
3. Indsejlingen til *Singapore* er ved *Selat Sinki*. Alle andre Indløb er farlige paa Grund af Miner.  
(E. f. S. Nr. 48/3177 1939.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 3768. Sverige. Affattelse af Telegrammer.

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Private Telegrammer til *Sverige* skal affattes i klart Sprog (*Dansk, Norsk, Svensk, Tysk, Engelsk, Fransk, Spansk* eller *Italiensk*). Telegrammets Indhold skal have en for Telegraf-tjenesten forstaaelig Mening. Brugen af Kodesprog og Chiffersprog i private Telegrammer er forbudt.

Private Telefonsamtaler skal føres paa et af ovennævnte Sprog.

### 3769. Østersøen. Oplysning om Telegrafforbindelse.

(Meddelelse fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.)

Telegrafforbindelsen er genoptaget med en Række Byer i de af *Litauen, Tyskland* og *Rusland* besatte *polske* Omraader.

## Ekstra Tillæg.

### I. Østersøen.

### 3770. Sverige. Bottniske Bugt. Öregrund Skærgaard. Minespærring udlægges. Advarsel.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 55/3680 1939 meddeles fra *Sverige*:

For at lette den *svenske* Neutralitetsvagts Virksomhed udlægges Miner indenfor *svensk* Territorialfarvand i *Öregrund* Skærgaard mellem Breddeparallerne 60° 08' N. og 60° 31' N. For Sejllads mellem *Öregrund* og *Svartklubben* anordnes Minelodsning.

Søfarende opfordres til paa det nøjeste at efterkomme de Anvisninger angaaende Navigering indenfor Skærgaardsomraadet, som meddeles af Lodser eller af Marinens Bevogtningsmandskab.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



**ALFRED OLSEN & CO. A/S**  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

NEW EDITION

### *Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

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

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

*løvrigt leveres alle Arter af:*

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Olieiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

## NØRRESUNDBY

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.  
»Maritime«**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## AARHUS

## ODENSE

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

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statetelf. 99. Telgr.-Adr. „Raclet“

**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler.

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

## BANDHOLM

## RANDERS

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

## KJØGE

## SKIVE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 51

TORS DAG 21. DECEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### »MAGNUS«

Alt er dansk Skibsfart blevet haardt ramt. Nye Katastrofer, nye Tab af Menneskeliv, formodentlig efter Mineeksplosioner. De nærmere Omstændigheder i det første Tilfælde er følgende:

Paa en drivende Tømmerflaade har en Trawler fundet en ung Sømand, E. O. Risvad, der menes at være den eneste overlevende fra den danske Damper »Magnus«, 1339 Tons, som den 9. December blev minesprængt i Nordsøen. Han laa paa Tømmerflaaden udstrakt oven paa en død Mand og var meget medtaget af Udmattelse. Risvad havde drevet om i 4 Dage uden Levnedsmidler eller Vand, da Trawleren fandt ham. Han blev sat i Land i en skotsk Havn og dér bragt paa Hospitalet. Hans døde Kammerat var Skibets Andenstyrmand. Risvad var forskaaret og forslaaet over hele Kroppen. Han var dog i Stand til at fortælle Trawlerens Mandskab, at »Magnus« tillige med den 20 Mand store Besætning sank i Løbet af et Minut. Han og Andenstyrmand svømmede rundt i Vandet og klamrede sig til sidst til Tømmerflaaden, der kom drivende imod dem. De saa ikke nogen andre af Besætningen og nærrede Frygt for, at alle de øvrige er omkomne.

»Magnus« tilhørte Det Forenede Dampskibsselskab og var et af Selskabets ældre Skibe, bygget i Sunderland 1906. Det var hjemmehørende i Middelfart.

Senere udsendtes følgende:

Det forenede Dampskibsselskab beklager at maatte meddele, at Dampskibet »Magnus«, paa Rejse fra Göteborg til øst-engelsk Havn, efter en Onsdag Aften indløbet Meddelelse, den 9. ds. er forulykket i Nordsøen efter en Minesprængning. Af Skibets Besætning er Letmatros O. E. Risvad, i haardt saaret Tilstand, bjerget af en engelsk Trawler og sammen med Liget af 2. Styrmand K. Boutrup indbragt til Aberdeen.

Det maa efter den indgaaende Meddelelse befrægtes, at den ovennævnte Letmatros er den eneste redede af Besætningen, der ialt bestod af:

Kaptajn L. Olsen, Søborg.

1. Styrmand K. S. D. Iversen, Frederiksberg.

2. Styrmand K. Boutrup, København.

1. Maskinmester K. E. O. Wahlgren, Gentofte.

2. Maskinmester V. G. G. Møller, København S.

Maskinassistent E. K. Christensen, Brønshøj.

Matros A. P. Dam, Drejens pr. Kolding.

Matros F. K. Lindahl Henriksen, København.

Matros K. A. F. Nielsen, Rønne.

Letmatros I. S. Jacobsen, Nolsø, Færøerne.

Letmatros Orla Emil Risvad, Kastrup (reddet).

Ungmand P. T. Geertsen Lund, København K.

Donkeymand A. S. A. Olsen, København.

Fyrbøder J. E. Salomonsen, København.

Fyrbøder A. J. S. Jensen, København.

Kulleimper Arne Carstensen, Horsens.

Hovmester Svend Otto Møller, København.

Kok A. M. Jørgensen, Sømandshjemmet, Sct. Annæ Plads, København.

Hovmestermath J. K. Jacobsen, København.

### »BOGØ«

Tirsdag indløb to nye Ulykkesbudskaber, først om Dampskibsselskabet »Baltic«s 2000 Tons Damper »Bogø«. Meddelelsen lød:

Dampskibsselskabet »Baltic«, København, har gennem Udenrigsministeriet faaet Meddelelse om, at Rederiets Damper »Bogø«, hjemmehørende i København, som afgik fra Sverige den 15. ds. i Ballast til Skotland for at indtage en Kulladning til Danmark, er stødt paa en Mine i Nærheden af den skotske Kyst.

Nogle af Besætningen, der ialt talte 17 Mand, er taget op af en engelsk Trawler.

»Bogø« førtes paa denne Rejse af Kaptajn Peter Chr. Wilhelm Franzen. Han er 51 Aar gammel, Sønderjyde, og kom allerede som 16-aarig til Søs.

Han har sejlet paa Kinakysten med et af Rederiet M. Jebsens Skibe fra Aabenraa, og efter at han i 1914 havde taget Skibsførereksamen fra Flensborg Navigationsskole, gjorde han Verdenskrigen med paa tysk Side. I 1920 blev han ansat i Ø.K., hvor han begyndte som Andenstyrmand, men 9 Aar senere forfremmedes til Fører af Damperen »Polonia«. Senere førte han Damperen »Estonia« og Motorskibet »Falstria«, men for et Par Aar siden gik han i Land. Han blev Leder af Forlaget »Poseidon«, der har udgivet forskellige maritime Bøger.

»Bogø«s sædvanlige Fører, Kaptajn N. Nielsen, var blevet syg, og Kaptajn Franzen indvilgede i at føre Skibet paa denne ene Tur.

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Leith er følgende Medlemmer af Besætningen paa Damperen »Bogø« reddet og befinder sig om Bord paa en engelsk Trawler, der ventes at være i Leith Onsdag:

Letmatros P. Andersen, Nørregade 2, Jerne, Esbjerg.

Fyrbøder Max S. B. Larsen, Larsbjørnstræde 16, Kbh.

Fyrbøder F. F. Skeel, Gyldenrisvej 36, Kbh.

Om de øvrige Medlemmer af Besætningen foreligger paa det nuværende Tidspunkt ingen Efterretninger. Det drejer sig om følgende:

Kaptajn P. C. W. Franzen, født 15. Juni 1888 i Husby, Sundvej 8, Hellerup, gift.

Førstestyrmand J. V. H. Jensen, født 28. Maj 1887. Joh. Kellersvej 48, Kbh., gift.

Andenstyrmand P. F. Johansen, født 21. September 1892 i Hjadstrup, Hybens Allé 13, Kastrup.

Førstemester S. A. Christensen, født 29. Marts 1888, Holger Danskesvej 60, Kbh.

Andenmester A. P. Larsen, født i Korsør 13. Juli 1899, Bianco Lunos Allé 8, Kbh., ugift.

Hovmester P. Bajer, født i Kbh. 21. December 1906, Turesensgade 29 B., Kbh.

Kok H. Aarre, født 13. April 1916 i Kbh., Blaugårdsgade 17, Kbh.

Matros H. B. Havn, født 20. Januar 1917, Ahlmannsvej 4, Odense.

Matros C. C. M. Christensen, født i Volstrup 16. Oktober 1883, Visborgvej, Frederikshavn, ugift.

Letmatros M. F. M. Andersen, født i Sønderholm 1. Februar 1910, Lundevej 5, Frederikshavn, ugift.

Letmatros J. Thomsen, født i Vamdrup 19. August 1911, Torvegade 34, gift.

Fyrbøder B. C. V. A. Nielsen, født 17. Maj 1906, Spangsbjerggade 4, Esbjerg, ugift.

Ungmand C. H. C. Christensen, født i Nyholmstrand 17. Februar 1922, Korsvej, Frederikshavn.

Messedreng Aage Hjorth Andersen, født i Hjørring 30. September 1922, Østergade 61, Hjørring.

## »JYTTE«

Det andet Ulykkesbudskab, der i Tirsdags modtoges i København, var om Damperen »Jytte«, 2750 Tons og tilhørende Skisreder Ove Skou.

Damperen »Jytte« var et gammelt Skib, et af Danmarks ældste, bygget i Sunderland 1884.

Skibet førtes af Kaptajn *Jens Axel Lorentius Andersen*, der er 45 Aar gammel og har faret til Søs fra sit 15. Aar.

Meddelelsen om »Jytte« lød saaledes:

Til en Havn paa Englands Nordøstkyst indbragte den danske Damper »Avance« i Tirsdags otte danske Søfolk, hvoraf to var saarede og blev indlagt paa Hospitalet. De udgjorde sammen med 10 andre Søfolk Besætningen paa Rederiet Ove Skous Damper »Jytte«, som tidligt Tirsdag Morgen blev minesprængt 18 Sømil ud for Kysten.

Følgende 8 Mand af »Jytte«s Besætning er reddet og bragt i Land paa Englands Østkyst:

Kaptajn *Axel Andersen*, Absalonsgade 27, Rønne.

2. Styrmand *L. Kronsell*, Tønnesvej 20, Kbh.

Hovmester *V. Gjermansen*, Ballen, Samsø.

Kok *E. Espersen*, Nørregade 12, Neksø.

Matros *Einar Dahl Christensen*, f. 30. Juli 1915 i Faare.

Matros *Carl Bengtsen*, Sverige.

Letmatros *J. Sørensen*, Hvidovre.

Kullempen *E. Nobel*, Rotterdam.

10 Mand af Besætningen opgives at være omkommet, nemlig:

1. Styrmand *S. Ellgaard Rasmussen*, Viborgvej 193, Hasle, ved Aarhus.

1. Maskinmester *J. Bjerrehuus*, Jagtvej 206, Kbh.

2. Maskinmester *A. M. Hougaard*, Louisegade 4, Aalborg.

Matros *Svend Aage Granild*, født i Hundested 14. April 1917.

Letmatros *F. Teutch*, Rotterdam.

Ungmand *Niels Karlsson*, Sverige.

Ungmand *Gustaf Ericsson*, Sverige.

Messedreng *E. Johansen*, Nykøbingvej 72, Saksøbing.

Fyrbøder *Heisel*, Norge.

Fyrbøder *J. Werbisky*, Riga.

### STØRST MULIGE SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER

Ved et Møde i København, hvori deltog Repræsentanter for følgende af de Søfarendes Organisationer, Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening, Sømandenes Forbund, Søfyrbødernes Forbund, Radiotelegrafistforeningen og Dansk Sørestaurationsforening vedtog man, at de Søfarende skal nægte at sejle over Nordsøen, med mindre Skibet har Følgeskab af mindst et neutralt Skib, ligesom man vilde rette Henvendelse til Søfartsministeriet om yderligere Sikkerhedsforanstaltninger.

Fra Dansk Dampskibsrederiforenings Side vil man naturligvis stille sig imødekommende overfor ethvert rimeligt Krav om Sikkerhedsforanstaltninger. Alle indenfor Skibsfarten er interesseret i, at der træffes de mest effektive Forholdsregler til Sikring af Skibe og Mandskab, og man vil fra Rederiforeningens Side støtte alle saadanne Bestræbelser, der har til Hensigt at betrygge Besætningen paa Skibene paa deres farlige Sejlads.

### EN SØMANDSRESOLUTION

Vi nævnte i sidste Nummer af Dansk Søfartstidende, at vi var sikre paa, at danske Søfolk nok skulde have sig frabedt, at Kommunerne antog sig deres Sag, og det har glædet os at se dette bekræftet i følgende Resolution:

Sømands- og Søfyrbøderorganisationerne i Aarhus

har paa et Møde drøftet Begivenhederne i Norden og vedtaget følgende Resolution:

»Sømand og Søfyrbødere, forsamlet til Møde i Aarhus Lørdag den 9. December 1939, udtaler deres skarpe Fordømmelse overfor »Arbejderbladet«s Redaktion, og iøvrigt Det kommunistiske Partis Stilling under hele Krigssituationen og opsiges hermed »Arbejderbladet«. Idet vi hilser det finske Folks Forsvarskamp for Bevarelsen af Landets Uafhængighed, for Demokrati og Folkefrihed. Vi protesterer paa det skarpeste mod det russiske Overfald paa det finske Folk, mod den hensynsløse Nedskydning af Kvinder og Børn«.

### DØDSFALD

Tidligere Bankdirektør *V. Eigtved*, Privatbanken, er i Torsdags død, 64 Aar gammel. Efter Uddannelse i Udlandet blev den afdøde i 1901 Medindehaver af Firmaet Anton Eigtved, og 1926 blev han Direktør i Privatbanken, hvor han sammen med nu afdøde Direktør *A. O. Andersen*, D. F. D. S., udførte et meget betydeligt Arbejde for Bankens Genopbygning og hele Position.

Blandt Direktør Eigtveds mange Tillidshverv kan nævnes, at han var Medlem af Sø- og Handelsretten fra 1920—26 og i en Aarrække tillige af Grosserer-Societetets Komité og Kommitteret i Dampskibsselskabet »Heimdal«.

### 75 AAR

En af dansk Skibsfars kendte Mænd, Skibsreder. Generalkonsul *A. N. Petersen*, fyldte i Fredags 75 Aar, og samtidig kunde han fejre 30 Aarsdagen for sin Tiltræden som korresponderende Reder for Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Inden havde Skibsreder *A. N. Petersen* pløjet Søen i mange Aar, af gammel Sømandsslægt som han er. Han blev Styrmand og sejlede med forskellige danske Skibe, indtil han i 1897 blev Skibsfører i Dampskibsselskabet Torm. Her virkede Skibsreder *A. N. Petersen* indtil 1909, da han overtog Stillingen som korresponderende Reder for Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

Selskabets Hjemsted flyttedes da fra Esbjerg til København. Siden har Skibsreder *A. N. Petersen* ledet Selskabet, i de senere Aar sammen med Sønnen, Skibsreder *E. Hahn-Petersen*, og med megen Dygtighed ført det frem til en betydende Virksomhed, ligesom han i Aarenes Løb har beklædt mange faglige Tillidshverv, bl. a. været Næstformand i Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse og Søfartsraadet, hvor han har udført et stort og fortjenstfuldt Arbejde.

### KØBENHAVNS HAVN

Havnebestyrelsens Budgetudvalg har afgivet Betænkning over Budgettet for 1940. Det var efter Udvalgets Mening lagt for pessimistisk, og Udvalget har forhøjet de budgetterede Indtægter med 400.000 Kr. Forhøjelsen falder paa Vareafgiften med 300.000 Kr., Fartøjsafgiften forhøjes med 75.000 Kr. og Andelen i Frihavnens Overskud med 25.000 Kr. Forhøjelserne er foretaget paa Grundlag af Trafikken paa Havnen, saaledes som den har været i Oktober og første Halvdel af November, der altsaa har stillet sig bedre end ventet.

Forhøjelsen bevirker, at de budgetterede Indtægter for 1940 sættes til 3,610,000 Kr., og det oprindelige Driftsunderskud paa 582,000 Kr. er derved bragt ned til 182,000 Kr. For 1939 var Driftsindtægterne anslaaet til 4,625,000 Kr., og det ændrede Budget for 1940 viser saaledes en Nedgang i Driftsindtægterne paa godt 1 Mill. Kr.

Budgetforslaget har været til 2den Behandling sammen med de øvrige Forslag.

Overborgmester Christensen udtalte sin Glæde over det fremsatte Forslag, der betød en tiltrængt Omorganisation. Med Hensyn til Driftsudgifterne kunde man maaske nære Tvivl om, at Forslaget var helt tilfreds-

stillende. For visse Posters Vedkommende vilde en yderligere Specification i Underkonti være ønskelig, saaledes at man kunde følge Bevægelserne fra Aar til Aar.

Overborgmesteren takkede iøvrigt for Forslaget, men udtrykte Tvivl om Nødvendigheden af at oprette en fast Stilling som Indkøbsleder, selv om Havnens Indkøbsafdeling var stor.

Efter Henstilling fra Overborgmesteren henvistes Forslaget til Budgetudvalget.

Det vedtoges sluttelig paa Havnedirektørens Indstilling at bevilge 130,000 Kr. til en Kajsætning mellem Østre og Vestre Teglgade samt 425,000 Kr. til en supplerende Opfyldning paa Sydsiden af Skudehavnen og to Anlægsbroer i Lystbaadehavnen i Svane-møllebugten.

Som Næstformand for Havnebestyrelsen genvalgte Generalkonsul Johan Hansen og Medlemmerne af det staaende Udvalg angaaende Bortleje af Havnens faste Ejendomme og af Udvalget til Behandling af Havnens Takster genvalgte ligeledes.

## PRISERETSAFGØRELSER OG PROBLEMER I FORBINDELSE HERMED

Det første tyske Priseretsmøde forleden behandlede tre Sager, nemlig Opbringelsen af et estnisk og to svenske Skibe. Estland slap meget naadigt, medens Sverige maatte affinde sig med at faa baade Skibe og Ladninger beslaglagt uden Skadesløsholdelse af nogen som helst Art.

Hvis der kan tales om Præcedens i Forbindelse med dette første offentlige Priseretsmøde i Hamburg, maa Konklusionen formodentlig blive den højst alvorlige, at hele Træmasseeksporten falder ind under Kontrabande-Bestemmelserne. Tysklands Prisedomstol har i de tre Sager, der var til Behandling, fældet den Kendelse, at Træmasse i saa godt som enhver Form, saavel Cellulose som mekanisk Masse, er at betragte som absolut Kontrabande.

Hvad denne Kendelse kan komme til at betyde for et Land som Sverige, fremgaar alene af den Kendsgerning, at ca. 50 svenske Skibe er blevet opbragt og ført til tyske Havne, og de allerfleste af disse Skibe sejlede med Cellulose og Træmasse.

Mødet begyndte Kl. 10 om Formiddagen og varede, afbrudt af to Pauser, 6 Timer.

Formandspladsen indtoges af Overlandsretspræsident, Dr. Rothenberger, der i længere Tid har været Medlem af den internationale Domstol i Haag. Ved Præsidentens Side sad tre Meddommere, en Jurist, en Diplomat og en Marineofficer. Det tyske Riges Prisekommissær, Viceadmiral Werth, overværede selv Mødet og stillede udførligt begrundede Priseandragender i alle tre Sager, hvoraf som nævnt de to, nemlig vedrørende de svenske Skibe, blev afgjort i Overensstemmelse med Prisekommissærens Paastand, medens Dommerne i det estniske Skibs Tilfælde var mildere end Prisekommissæren. Saavel Estlands som Sveriges Interesser forsvarede af den hamburgske Advokat, Dr. Bauer.

De tre Sager, der blev behandlet, var følgende:

1. Det estniske Skib »Minna«, opbragt med 8250 Baller kemisk Sulficellulose. Skibet var undervejs fra Estland til U. S. A. med Mulighed for at indtage Kul i en skotsk Havn. Opbringelsen skete den 27. September i Kattegat. Dommen lød paa følgende: Skibet frigives. Ladningen beslaglægges, men betales. Ingen Skadeserstatning til Rederiet for de opstaaede Omkostninger.

2. Svensk Skib »Mercia« fra Arild, opbragt den 2. Oktober i Henö-Bugten med 1380 Tons tør Sulficellulose undervejs til Tyne Dok i England. Dommen: Skib og Ladning inddrages. Ingen Betaling, ingen Skadeserstatning.

Det svenske Synspunkt, at den engelske Modtager ikke var at betragte som Ladningens Ejer, fandt ingen Godkendelse fra Rettens Side.

3. Svensk Damper »Britt« fra Stockholm, opbragt den 29. September i Nordsøen med 12,600 Baller mekanisk

Træmasse, undervejs fra Ulfvik til Aberdeen. Dommen: Den samme som i Sagen Nr. 2, Tilfældet »Mercia«.

Denne sidste, tredje Sag medførte omfattende Demonstrationer ved Retssalens Vidnebord. Svenske og tyske Sagkyndige havde til Retten indsendt udførlige skriftlige Redegørelser, som gik ud paa, at den beslaglagte mekaniske Træmasse fra Sverige hverken direkte eller indirekte vilde kunne bruges til Fremstilling af Sprængstof.

Men en Kaptajnløjtnant fra Wilhelmshaven traadte paa Rigsprisekommissærens Forlangende frem til Vidnebordet for at bevise, at den omtalte svenske Træmasse kan bruges til Fremstilling af nødvendigt Ammunitionstilbehør. Til denne Bevisførelse i Retssalen blev en Masse artilleristiske Genstande af Træmassepap anbragt foran Dommerne, lige fra 28 cm Granaternes Sprængstofhylstre og til Patronkassernes Papskillelægge.

Demonstrationen blev afgørende for Dommen i »Britt«-Sagen. Det nyttede intet, at Advokaten søgte at afsvække den tyske Kaptajnløjtnants Vidneførelse ved at minde om, at man i Krigstider paastod at kunne fremstille hvad som helst af hvad som helst.

Iøvrigt hævdede Rigsprisekommissæren i sit Andragende om at stemple mekanisk Træmasse som Kontrabande, at denne Masse blev brugt til Papirfabrikation, at Papir var et vigtigt Led i Efterretningsvæsenet og at alle Artikler til Fremme af et krigsførende Lands Efterretningsvæsen var at betragte som Kontrabande.

Med denne Udtalelse fra Rigsprisekommissærens Side blev det antageligt yderligere klart for alle Tilhørerne, at træproducerende Landes Eksport i Krigstider vanskeligt nogensinde vil kunne slippe udenom Kontrabande-Farerne.

Endelig maa anføres, at Priseretten i den estniske Dampers Sag antog, at Kaptajnen havde sejlet med Celluloseladningen uden at kende Kontrabande-Bestemmelsen, medens denne Antagelse fra Rettens Side blev afvist for de to svenske Skibskaptajners og deres Rederiers Vedkommende.

I denne Forbindelse skal nævnes en »Advarsel til Redere og Skibsførere«, Nordisk Skibsrederforening har meddelt. Det hedder deri:

Under Verdenskrigen blev et dansk Skib paa Rejse fra København til Boston med Stykgods anholdt og indbragt til Swinemünde for Undersøgelse. En Del af Lasten blev konfiskeret som Kontrabande, men Skibet fik Lov at fortsætte med Resten. Grunden til Konfiskationen var den, at Skibet havde Ordre til undervejs at anløbe fjendtlig Havn, nemlig Newcastle for Bunkers.

I en anden Sag, som ogsaa blev paadømt ved tysk Priseret under Verdenskrigen, gjaldt det en norsk Damper, som var blevet sænket paa Rejse med Salt fra Cadix til Norge. Blandt Skibspapirerne blev under Visitationen forefundet et Brev fra Rederen til Kaptajnen med Ordre om at anløbe engelsk Havn »for inspection and bunkers«. Sænkningen blev erklæret for gyldig paa Grund af denne Ordre.

Begge disse Domme blev afsagt paa Grundlag af den tyske Priseforordning, som dengang som nu havde en Bestemmelse svarende til Artikel 31, Nr. 1 i Londondeklarationen af 1909, hvorefter Bevis for, at Varerne er ubetinget Kontrabande anses for *fuldstændig ført*, naar Dokumenterne viser, at Skibet skal anløbe fjendtlig Havn inden Ankomst til den neutrale Havn, som Godset var indskrevet for. Denne Bestemmelse i Londondeklarationen er iøjnefaldende urimelig, fordi Anløb af fjendtlig Havn for Bunkering som Regel er en fuldstændig normal og nødvendig Foranstaltning, som fornuftigvis ikke kan vække nogen Mistanke om uneutrale Hensigter af nogen Art. Det er vanskeligt at forstaa, hvordan en saadan Bestemmelse har kunnet komme ind i et internationalt Dokument som Londondeklarationen. Naar en saadan Bestemmelse kan kritiseres i Tilfælde Anløbet af fjendtlig Havn sker i den Hensigt at komplettere Kulbeholdningen, kan den saa meget mere kritiseres, naar Anløbet blot sker for Visitation. Det er i saa Fald en rent praktisk Foranstaltning uden andet Formaal end at opnaa en hurtigere Ekspedition og forebygge enhver Mistanke om uneutrale Hensigter.

De omtalte tyske Prisedomme viser de meget alvorlige Følger Anløb af fjendtlig Havn kan faa, selv om det aabenbart sker helt *bona fide* under ganske nor-



male Omstændigheder uden neutrale Hensigter af nogen Art.

Det er nødvendigt, at Redere og Skibsførere nøje lægger Mærke til dette og sørger for, at ingen af de krigsførende Parter skal faa Anledning til at benytte sig af den citerede Bestemmelse i Londondeklarationen. Det maa ogsaa være klart, at det ikke under nogen Omstændighed gaar an at planlægge en Rejse, som nødvendiggør Anløb af krigsførende Magts Havn, selv om det ikke sker i anden Hensigt end at komplettere Bunkerbeholdningen i Overensstemmelse med, hvad der er normalt og kutymemæssigt. Overholdes dette ikke, risikeres Sænkning eller Konfiskation og alt, hvad dermed følger. Pas ogsaa paa, at Konnossementet tydelig angiver Bestemmelsessted og Modtager med Tilføjelse »ikke til Ordre« eller lignende.

Det hedder endvidere i en anden Redegørelse fra Nordisk Skibsrederforening:

For nogen Tid siden fik Kaptajnerne paa et Par norske og svenske Skibe, som var opbragte til tyske

## MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### Skibsfarten paa Antwerpen Havn

Antallet af ankomne Skibe til Antwerpen Havn i November Md. d. A. androg 377 paa 688.000 Netto Moorsom Tons (N.R.T. = Netto Moorsom Ton ÷ 17,25 pCt.) mod 987 Skibe paa 1.986.000 N.M.T. i samme Maaed i 1938.

Af danske Skibe ankom i November d. A. 21 paa 34.693 N.M.T. mod 57 Skibe paa 82.305 N.M.T. i November Maaed f. A.

### Korint-Kanalen

I den græske Publikation »L'Informateur« for 17. November gives nærmere Oplysninger vedrørende Genaabningen af Korint-Kanalen fra 1. Oktober d. A. at regne.

For at tilvejebringe nærmere Oplysninger angaaende den samtlidig stedfundne Forhøjelse af Afgifterne for Passage af Kanalen har det danske Gesandtskab for Grækenland p. t. i Istanbul tilskrevet Konsulatet i Athen, hvorfra man derefter har modtaget den Tarif, der er traadt i Kraft den 1. Juni 1938.

Kursen er for de i Tariffen angivne Metaldrachmer blevet forhøjet fra 20 til 25 forsaavidt angaar Fartøjer, omfattet af Tariffens Kategori A, D og E, og fra 35 til 42 forsaavidt angaar Fartøjer, omfattet af Tariffens Kategori B og C.

De i Tariffen opgivne Beløb i Metaldrachmer skal saaledes multipliceres med ovennævnte Tal for at udfinde den Afgift, der skal erlægges i Papirdrachmer. Det hedder bl. a.:

### Le Canal de Corinthe

Depuis le 1er Octobre 1939 le passage des navires par le canal de Corinthe a repris normalement.

Par décision du Conseil d'Administration de la Société les droits de péage ont été fixés comme suit: la valeur de la drachme métallique est portée de 20 à 25 drachmes et la base pour l'établissement de la facture de 35 à 42 drachmes.

Cette majoration a été jugée nécessaire pour faire face aux dépenses, qui ont été occasionnées récemment par l'exécution des nouveaux travaux.

Les pertes ayant résulté de la fermeture du canal pendant huit mois entiers (on se rappelle que le canal fut obstrué par un éboulement) atteignent plusieurs dizaines de millions de drachmes.

Rappelons, à cette occasion, quelques chiffres concernant les dimensions du Canal de Corinthe.

Longueur totale du canal	kilom.	6,3
Profondeur	mètres	8,0
Largeur à la surface	"	24,6
" nu fond du canal	"	21,0

### Sørelmsmedlemmer

Det meddeles, at Sjællands Stiftamt har beskikket Skibsreder C. Kraemer, Charlottenlund, Fisker O. Christoffersen, Dragør, Skibsinspektør R. C. F. Rasmussen, Hellerup, Direktør Poul Laurits Emil Poulsen, Køge, Havnefoged Bosch Kronika, Himmelev, fhv. Skibsfører C. B. Thomsen, Himmelev, og Værkmester H. A. Petersen, Frederiksberg, til for et Tidsrum af 4 Aar fra den 1. Januar 1940 at regne at være Sørelmsmedlemmer i Københavns Amt.

### Norges Skibslab under Krigen

Den norske Krigsforsikring for Skibe har til og med den 8. December udbetalt ialt ca. 39 Mill. Kr. i Erstatninger for Skibe, der er gaaet ned under de sidste Maaneders Krig. Præmieindtægten netto har i samme Periode været

Havne for Visitation, før Skibene blev frigivet forelagt til Underskrift en Erklæring, der gik ud paa, at Skibene for Fremtiden, saa længe Krigen varede, ikke maatte anløbe Havne i Lande, som var i Krig med Tyskland. I enkelte Tilfælde blev saadanne Erklæringer underskrevet af Kaptajnerne, mens andre nægtede det. Til Trods herfor blev vedkommende Skibe alligevel frigivet.

For det norske Skibs Vedkommende, hvis Kaptajn havde afgivet en saadan Erklæring, blev der rettet en Henvendelse til den tyske Regering gennem Legationen i Berlin, idet man protesterede imod, at der som Betingelse for Skibets Frigivelse blev stillet Krav, som ingen folkeretslig Hjemmel havde. Det er nu lykkedes at faa Sagen bragt i Orden paa den Maade, at der fra den tyske Regerings Side foreligger en officiel Meddelelse om, at den af Kaptajnen afgivne Erklæring skal anses for at være uforbindende, og at lignende Erklæringer ikke vil blive krævet af Kaptajnerne i Fremtiden.

ca. 48,5 Mill. Kr. Forsikringen omfatter 172 norske Rederier med Tonnage paa ialt 4,6 Mill. Bruttotons.

Den norske Krigsforsikring for Varer har indenfor samme Periode udbetalt ca. 1,5 Mill. Kr. i Erstatninger, mens Vare-Krigsforsikringen har haft en Præmieindtægt paa 11,5 Mill. Kr.

### Udlevering af Last i Frankrig, naar Konnossementerne lyder paa Navn

Nordisk Skibsrederforening meddeler: Vi er blevet gjort opmærksom paa, at naar Konnossementerne er udstedt paa Navn, vil en Kaptajn, som i fransk Havn nægter at udlevere Lasten til den navngivne Modtager, efter at denne har legitimeret sig, risikere at blive holdt ansvarlig, selv om Modtageren ikke præsenterer Konnossementet.

Dette er jo en Retsregel, som er helt fremmed for vor Opfattelse, og en Kaptajn, som ikke kender til denne Regel, vil sikkert i første Omgang i franske Havne som ellers forlange Konnossementerne præsenteret, før han gaar i Gang med Udlosning af Lasten. Det viser sig imidlertid, at der findes enkelte Domme afsagt i Marseille og Paris, som gaar ud paa, at en Kaptajn, som har udleveret Lasten selv uden Præsentation af Konnossementerne til en i dette navngivne Modtager, er fritaget for ethvert Ansvar for Udleveringen. Forudsætningen er selvfølgelig, at Modtageren legitimerer sig paa tilfredsstillende Maade, og at Konnossementet kun lyder paa Navn og ikke paa Navn med Tilføjelsen »or ordre« eller lignende.

Vor Sagfører i Paris, hvem dette Spørgsmaal er blevet forelagt, skriver, at denne Praksis beror paa, at den franske Code Civil i § 1691 har en Bestemmelse, som medfører, at Kaptajnen bliver helt fritaget for Ansvar ved at levere Lasten under saadanne Omstændigheder som nævnt, med mindre han paa Forhaand gennem en Notarius Publicus skulde være blevet notificeret om, at Lasten er solgt til andre end den navngivne Konsignator. Kun under saadanne Forhold kan Kaptajnen nægte at levere Lasten til sidstnævnte; men Advokat Govare skriver, at det praktisk tal er umuligt at faa ordnet de nødvendige Formaliteter i Forbindelse med Notificeringen, før Modtagerne kan forlange Lasten udleveret, saa derfor er det upraktisk, at Overdragelse under saadanne Forhold finder Sted, før Varen er opløst og udleveret til den navngivne Modtager.

Kaptajner, som maatte komme ud for Vanskeligheder i Forbindelse med disse Forhold, bør vel for Sikkerheds Skyld konsultere vor nærmeste Agent eller Sagfører.

### De allierede forøger Tank-Flaaden

Den franske Regering har udsendt en Redegørelse for de krigsførende Landes Handelssituation efter Indførelsen af den tyske Blokade over for Vestmagterne. Det hedder i Redegørelsen, at medens Vestmagterne har beslåglagt 750.000 Tons af den tyske Import, har de tillige været i Stand til at bryde den tyske Ubaads- og Minekampagne, saa at de har holdt deres Netto-Tab nede paa 60.000 Tons.

Samtidig har de to Magter forøget deres aktive Handelsflaade, hvorved denne nu — indbefattet de chartrede neutrale Skibe — er paa 26 Mill. Tons. Med Hensyn til det sidste Spørgsmaal oplyses det, at den franske og engelske Regering netop har sluttet Kontrakt med neutrale Lande om Chartring af 150 Tankbaade, der tilsammen mønstrer en Tonnage paa 1½ Mill. dw. Denne Forøgelse af Tankbaads-Flaaden skulde muliggøre en konstant Forsyning af de to Lande med Olie og Benzin.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der mærkes stadig væk ingen Afslappelse i Efterspørgslen paa Fragtmarkedet, og i visse Trades, specielt saadanne, som berører Krigszonerne, har der i hvert Fald for neutrale Skibes vedkommende været betalt højere Rater i den nu forløbne Uge.

Paa de af den engelske og franske Regering kontrollerede Markeder gøres der stadig en Del Forretning paa Basis af de engelsk/franske Minimalrater. Tilsyneladende er den disponible engelsk/franske Tonnage ikke tilstrækkelig til at dække Behovet, og flere neutrale Skibe er sluttet til Rater, der ligger ca. 25/- over de fastsatte Maximalrater.

Fra River Plate til neutrale Destinationer sluttet paa Basis af \$14.- til Skandinavien, medens der til Holland/Belgien er betalt ikke mindre end \$22.-.

De nordamerikanske Østkystmarkeder er stadig aktive, men det synes som om den stigende Tendens, disse Markeder har udvist, nu er ved at stoppe, i hvert Fald for transatlantisk Forretnings Vedkommende. Paa net Charter fra Northern Range til W.C.U.K. eller French Atlantic synes Raterne nu at ligge fast paa 38 c. med Option af Gulf Lastning til 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c. extra.

For Scrapjern fra U.S. Atlantic til Japan er der sluttet til \$13.- med prompt Lastning. Denne Rate kan gentages, maaske yderligere forbedres for Skibe, der kan give Lastning før 26. Januar, paa hvilket Tidspunkt den amerikansk/japanske Handelstraktat udløber. For Kul fra Northern Range til Sydamerika har der fundet en ret kraftig Stigning i Raterne Sted. Befragterne byder nu \$6.25 Hampton Roads/Buenos Ayres for tidlig Januar Lastning, og New York Mæglere indikerer, at med Kontraofferte kan denne Rate forhøjes til \$7.-.

Fra Cuba til Europa er der stadig god Efterspørgsel efter Sukkertonnage. Der er igen sluttet til \$22.- til Antwerpen/Rotterdam.

Pacificystmarkederne er fastere, specielt for prompt Tonnages Vedkommende. For Scrapjern fra Pacific til Japan er sluttet for spot Lastning til \$12.-, hvilken Rate kan gentages for Skibe, der er lasteklare før 26. Januar. Udviklingen paa dette Marked vil naturligvis afhænge af, hvorvidt der inden Udløbet af den nugældende amerikansk/japanske Handelstraktat vil finde en Fornyelse Sted. Iøvrigt cirkulerer der for Januar/Februar og Marts Positioner adskillige Lumberlaster saavel til Kina som til Au-

stralien og Sydafrika. Befragterne synes tilsyneladende, at de senere Positioner kan faas billigere, hvilket antagelig skyldes, at de mener, at der ikke vil finde nogen Fornyelse Sted af ovenfor omtalte Traktat mellem De forenede Stater og Japan. Som Eksempel skal nævnes, at der for 430,000 Balefod Baad kun indikeres \$65000.- for Lumber fra North Pacific til Taku Bar eller Shanghai for Februar Lastning, hvilket selvfølgelig paa langt nær svarer til en Rate af \$12.- for Scrap Pacificyst/Japan.

Østens Markeder viser fortsat livlig Efterspørgsel efter Tonnage, men som gentagne Gange fremhævet, er det overordentlig vanskeligt for Befragterne at interessere neutrale Skibe i hjemgaende Forretning. Soyabønner fra Dalny eller Rashin kan stadig slutes til 100/- til Danmark eller Sverige, men Rederne der i sidste Uge var villige til at acceptere \$22.-/\$22.50, synes nu at holde ud for endnu højere Fragter. Fra Philippinerne til U.S. Atlantic noteres stadig Erts paa Basis af \$9.50 f.i.o., og Sukker til \$11.- paa gross terms. Ris fra Saigon til Vestindien er uforandret i \$14.- og det samme gælder Ris fra Kohsi-chang til Peru i \$11.-.

De indiske Markeder er fortsat aktive men paa disse synes der at være tilstrækkelig engelsk-fransk Tonnage til Disposition, saa de afsluttede Forretninger er for største Delens Vedkommende baseret paa de engelsk/franske Maximalrater.

De europæiske Markeder er hvad Raterne angaar uden større Forandring, men de mange Skibstab, der har ramt neutral Tonnage i de sidste Par Uger, gør Udviklingen overordentlig usikker, og udelukket er det ikke, at man inden længe vil se væsentlig højere Rater.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen stadig stærk. Engelske Befragtere fortsætter med at tage norsk Tonnage i ret stor Udstrækning paa Basis af de mellem Norge og England fastsatte Maximalrater. Af anden Forretning skal nævnes at norsk Dieselskib netop er sluttet for 4/5 Maaneder til \$3.75 med Levering Japan, Tilbagelevering North Hatteras.

I Vestindiamarkedet er sluttet adskillige Baade omkring 3000 Tons til \$3.-, men ifølge de sidste Meddelelser fra New York forventes der i nær Fremtid en stærk Efterspørgsel, og det menes, at Raterne derfor vil stige.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Magnus«s Kaptajn

I Forbindelse med Sænkningen af »Magnus« nævnes, at Føreren, Kaptajn Olsen, for en halv Snes Aar siden, da han var 2. Styrmand paa D. F. D. S.s »Odin«, en 1. Pinse-dag, medens Skibet laa i København, reddede en ung Pige, der ved Toldboden var styrtet i Vandet. Det viste sig nogle Maaneder senere, at hun var Datter af en engelsk Rigmand, og gennem det engelske Gesandtskab i København sendte Englænderen Styrmand Olsen en Takke-skrivelse og 1000 £.

### Rumænsk Damper sunket

Den rumænske Fragtdamper »Sandu« er sunket i Sortehavet i Nærheden af den bulgarsk-tyrskiske Grænse af ukendt Aarsag. Det lykkedes 4 Mand af Besætningen at redde sig i en Baad. Af de øvrige 12 mangler ethvert Spor. Skibet var undervejs med Korn fra Constantza til Palestina.

### Det japanske »Prøveskib« frlgivet

Den japanske Damper »Sanyo Maru« blev frlgivet fra Kontrabande-Kontrollen efter 24 Timers Ophold.

»Sanyo Maru« var det meget omtalte japanske Prøveskib med tyske Varer. Ifølge den officielle Erklæring, der udsendtes samtidig med den kongelige Forordning den 27. November, kan der gives en Undtagelse for Varer af tysk

Oprindelse, som var blevet neutral Ejendom paa dette Tidspunkt. Det var derfor kun nødvendigt, da »Sanyo Maru« ankom, at konstatere, at Damperen ikke indeholdt andre Varer af tysk Oprindelse end dem, der dækkedes af den japanske Garanti.

### »Ursus«

Ifølge Telegram fra Amsterdam skete der sent Natten til Lørdag en Søulykke udfør den hollandske Kyst, hvor den svenske Damper »Ursus« af Gøteborg blev ramt af en Mine og sank. Efter hvad der meddeles, blev 11 Mand saarede ved Eksplosionen.

Fra Reuter meddeltes senere, at 11 Mand af Besætningen paa »Ursus« er blevet landsat i Rotterdam af det hollandske »Brinda«. »Ursus« var paa 1499 Tons. 9 Mand af Besætningen savnes. To af de reddede var haardt saarede.

### To Tankskibe minesprængt i Nordsøen

To Tankskibe blev Fredag minesprængt i Nordsøen, nemlig »Athele Templar«, 8039 Tons, og »Inverlane«, 8900 Tons. 38 Mand af »Athele Templar«s Besætning er reddet, medens 2 savnes. Skibet blev senere slæbt ind til Kysten af Bugserbaade. »Inverlane« kom i Brand, og 37 Mand af Skibets Besætning paa 40 Mand er reddet.

### Græsk Damper forlist

Den græske Lastdamper »Germaine«, 5217 Tons, er Freddag Nat sunket udfor Kap Landsend. Aarsagen dertil kendes endnu ikke. Hele Besætningen er blevet reddet.

### »Düsseldorf«

Fra Santiago de Chile meddeles, at den tyske Fragtdamper »Düsseldorf« er blevet sænket af en engelsk Krydser. Den chilenske Regering har beordret Krigsskibet »Arauco« til Stedet for at optage de overlevende. »Düsseldorf«, der maalte 4930 Tons, afgik fra Valparaiso den 13. December Kl. 20,30.

Senere meddeles, at »Düsseldorf« blev sænket af den engelske Krydser »Despatch« Kl. 9, Greenwich-Tid, udfor Caldera i Nærheden af Parajos Øerne i chilensk Territorialfarvand. Hele Besætningen var gaaet i Redningsbaadene, inden »Despatch« sænkede den tyske Damper med et Kanonskud.

### Beskæftigelsen af oplagte amerikanske Skibe

Paa sidste Pressemøde erklærede Præsident Roosevelt, at han havde haft en Samtale med De forenede Staters Ambassadør i London, Kennedy, vedrørende Beskæftigelsen af de amerikanske Skibe, der er lagt op som Følge af Krigsrestriktionerne. Præsidenten udtalte, at man har drøftet nogle Forslag, der har været fremme om, at nogle af disse Skibe skulde indsættes paa forskellige Ruter udenfor Krigszonerne, hvilket, efter hvad han oplyste, ikke behøvede at medføre en særlig Ordning med England. Hvis visse Linier mellem de neutrale nordamerikanske Havne maa opgives af krigsførende Lande, vil De forenede Stater sikkert faa Underretning derom og indsætte amerikanske Skibe paa disse Ruter, saa længe Krigen varer.

Præsidenten sagde, at Ambassadør Kennedy vilde drøfte Sagen med Søfartskommissionen, og der vilde muligvis blive truffet en Ordning vedrørende Afskibning af Fyrretæ fra Sydstaterne til de krigsførende Magters Havne.

Endelig erklærede Præsident Roosevelt, at der ikke var naaet Fremskridt vedrørende Forhandlingerne om Anvendelse af nogle af de oplagte amerikanske Skibe til at transportere Gummi og Tin til De forenede Stater, der efter Tuskhandelsprincippet skal leveres fra England i Bytte for amerikanske Varer.

### Royal Mail-Damper sænket i Atlanterhavet

Der savnes 43 Personer fra den britiske Fragtdamper »Navasota«, der er blevet sænket i Atlanterhavet. Skibet, der var paa 8795 Tons, tilhørte Selskabet Royal Mail. Der er landsat 6 overlevende i en sydengelsk Havn og 9 andre i en anden Havn.

### Britisk Damper »Merel« minesprængt

Den 1008 Tons store britiske Damper »Merel« er løbet paa en Mine ved den engelske Sydkyst. Damperen sank i Løbet af 4 Minutter. Af Besætningen, der bestod af 17 eller 18 Mand, er kun 2 Mand reddet. De var begge kvæstede.

### »Ussukuma«

Officielt meddeles, at britiske Krigsskibe i Sydatlanterhavet har kapret den tyske Rutedamper »Ussukuma«, 7834 Tons.

Damperen, der tilhørte den tyske Østafrika-Linie, er den 3. Damper, som i Løbet af de sidste 10 Dage er gaaet tabt i den samme Egn. I Meddelelsen fra Flaademyndighederne hedder det, at »Ussukuma« afgik fra Lourenço Marques 24 Timer før Krigen blev erklæret. Den ankom til Bahia Blanca i Argentina og befandt sig i det sydlige Atlanterhav, da den blev kapret af britiske Krigsskibe. Til Trods for Besætningens Forsøg paa at sænke Skibet menes det, den kan bringes i Havn som Prise. Hele dens Besætning befinder sig i god Behold ombord paa et britisk Skib.

### Statshædersgave

Paa Venstres Vegne forelagde Folketingsmand Brorsen i Folketinget et Lovforslag, der gaar ud paa, at Staten skal betale Hædersgaver til danske Sømands og Fiskeres efterladte og til danske Sømand og Fiskere, som bliver ramt af fuldstændig Invaliditet.

Hædersgaven er livsvarig og er paa 800 Kr aarlig; den skal udbetales uden Hensyn til anden Pension eller anden Ydelse i samme Anledning. Derved understreges denne aarlige Ydelses Karakter som Hædersgave. Til Børn under 18 Aar udbetales der dem, der faar Hædersgaven, 200 Kr. aarligt pr. Barn.

Loven, skal have tilbagevirkende Kraft til 1. September 1939.

Hr. Brorsen udtalte bl. a., at der formentlig nu er gaaet 60 danske Sømand bort, og at Hædersgaven skulde være den danske Stats Udtryk for den Anerkendelse af danske Sømands Indsats for under farefulde Forhold at opretholde Landets Forbindelser.

### »H. C. Flood« og »Ragni«

Til Haugesund indløb Lørdag Meddelelse om to nye Krigsforlis, der tilsammen har krævet 10 Menneskeliv.

Rederiet Th. Nordbø, jun. modtog Telegram om, at Rederiets Skib »H. C. Flood« var forlist Fredag Morgen udfor Tyne. Af Besætningen er 4 Mand omkommet. De øvrige af Besætningerne er landsat. Rederiet oplyser, at Skibet var paa Rejse fra Hull til Oslo med Koks. Besætningen bestod af 21 Mand, hvoraf de 17 er reddet. Skibet var paa 3000 Tons Dødvægt.

Rederiet Alf Lindø, Haugesund, fik senere Meddelelse om, at dets Damper »Ragni« var sunket ved Englands Østkyst. 6 Mand af Besætningen savnes. Besætningen bestod af 19 Mand. De øvrige af Besætningen er landsat.

Kaptajnen paa Damperen »Ragni« har senere meddelt, at »Ragni« og Damperen »H. C. Flood« var nogle faa Sømil fra hinanden, da de stødte paa Miner tidligt om Morgenen i stærkt taaget Vejr. »H. C. Flood« sank først. De savnede Mænd blev ramt, da de var nedenunder, hvor nogle af dem laa og sov. Kort efter, at vi havde forladt Skibet, eksploderede Kedlerne, og det gik hurtigt ned.

Første Styrmand paa »H. C. Flood« erklærede, at der fandt en frygtelig Eksplosion Sted. Skorstenen væltede, og en af vore Redningsbaade blev sprængt bort. 17 Mand af Besætningen paa 21 Mand undslap paa en Tømmerflaade. Jeg saa Kaptajnen og 2. Styrmand i Vandet. Kaptajnen forsvandt, men Styrmanden blev reddet.

### Svensk Gave til danske Søfolk

Det svenske Rederi »Bifrost« har til 19 Mand paa Odensdamperen »Transporter«, der reddede Besætningen fra det minesprængte svenske Skib »Vinga«, sendt et Beløb, der skal fordeles blandt dem som Tak for de danske Søfolks Redningsdaad.

Desuden har det svenske Rederi skænket 1000 Kr. til danske Sømandsenkers Hjælpefond.

### Opragte Skibe i Nordsøen

Damperen »Kirtta«, 2550 Tons, er paa Rejse til neutral Havn blevet opragt af et tysk Orlogsfartøj og ført ind til Swinemünde. Derfra er Damperen senere ankommet til Hamborg.

Motorskibet »Alca« af Mariehamn, 550 Tons, er af Tykerne ført ind til Pillau. Skibet medførte en Last af Træ og var bestemt til neutral Havn. Endvidere er Motorskibet »Vera« af Mariehamn blevet opragt og ført ind til Swinemünde. Skibet, som er paa 550 Tons, var i Ballast.

### Norsk Damper sænket

Til Strindheim Rederiaktieselskab, Trondheim, er der indløbet Telegram fra det norske Konsulat i Newcastle om, at Selskabets Damper »Strindheim« er sunket. Ifølge Telegrammet er Bergens-Damperen »Finse« kommet ind til Newcastle med to Mand af Besætningen, en Fyrbøder og en Jungmand. Damperen »Finse« medførte endvidere Liget af Kaptajnen, medens den øvrige Besætning, 8 Mand, savnes.

Damperen »Strindheim« var paa 460 Tons d.w. og var paa Rejse fra en Havn i Nærheden af Trondheim til Hull. Den sidste Melding fra Skibet modtog Rederiet Torsdag Morgen, da Skibet afsejlede fra Monterose i Skotland. Det antages, at »Strindheim« er stødt paa en Mine.

### Hollandsk Skib minesprængt — alle reddet

Den hollandske Damper »Immingham« minesprængtes i Nærheden af Callantsøoog paa Hollands Nordkyst. Samtlige Personer om Bord blev optaget af hollandske Krigsskibe.

### Passagerdamper opragt

Den estniske Passagerdamper »Estonia« paa Ruten Tallinn—Stockholm er blevet opragt og ført til tysk Havn. »Estonia« afgik fra Tallinn med 185 Passagerer om Bord, hvoraf Flertallet var polske Flygtninge.

### Ny Direktør for Søværnets Prøveanstalt

Efter Ingeniør K. T. A. Jensens Død er Ingeniør Gerhard Hansen udnævnt til Direktør for Søværnets Prøveanstalt. Direktør Gerhard Hansen, der siden 1923 har været ansat ved Søværnets Prøveanstalt, blev i 1925 konstitueret som Ingeniørassistent og 6 Aar efter udnævnt til Ingeniør ved Søværnets Prøveanstalt.

### Svensk Motorskib minesprængt ved Falsterbo

Tankmotorskibet »Algol« af Trelleborg er stødt paa en Mine i »Neutralitetsrenden« mellem Hildagrund og Falsterbo Rev Fyrskib. En haardt saaret og fem lettere saarede er ført til Trelleborg, hvor de er indlagt paa Sygehuset.

»Neutralitetsrenden« var tidligere paa Dagen passeret af en Del Fartøjer i begge Retninger. »Algol«, der er paa 989 Bruttoregistertons og var ballastet, blev ramt af Mi-



nen lige foran Maskinrummet. Naar Sejlrenden er blevet renset for eventuelle andre Miner, vil Skibet blive ført ind til Trelleborg.

Senere meddeles, at »Algol« sank. Kaptajnen og den øvrige Besætning er blevet sat i Land i Trelleborg.

#### Engelsk Skib torpederet

Bergensbaaden »Sekstant« har tilkaldt Hjælp til et engelsk Skib, som den befandt sig i Nærheden af. Der blev affyret en Torpedo mod det engelske Skib, og det sank øjeblikkeligt. »Sekstant« meddelte senere, at det forgæves havde eftersøgt Stedet, hvor det engelske Skib, der kom nordfra med en Ladning Kis, var gaaet ned.

Det torpederede engelske Skib er Damperen »Deptford« af London, der var paa 4034 Tons. Ifølge de sidste Meddelelser er 3 Mand af den 30 Mand store Besætning blevet reddet af henholdsvis et norsk Kystskib, en norsk Fragtdamper og en norsk Fiskerbaad. Kystskibet havde ogsaa Ligene af to omkomne Medlemmer af Besætningen ombord.

#### Fiskerikontrollens nye Fartøj

Af de 4 nye Patrouille-Motorfartøjer, som Ministeriet for Landbrug og Fiskeri har faaet Bevilling til at bygge, er som tidligere omtalt de 3 Fartøjer allerede afleverede og i Funktion, medens det fjerde og sidste nu skal bygges paa »Lilleø-Værftet« i Korsør.

Dette Motorfartøj, der skal leveres i Begyndelsen af Marts Maaned næste Aar, faar ligesom de øvrige en Længde af 14 Meter, og det bygges af dansk Eg og faar indsat en 100 HK. Bukh Motor fra Fabrikken i Kalundborg. I øvrigt udstyres det paa samme Maade med Kahyt og Opholdsrum for 3 Mand med gode Bekvemmeligheder, derunder Centralvarme, elektrisk Kabys o. s. v.

Af de nye Baade faar en Station i Aalborg til Varetagelse af Tjenesten i Limfjorden, en anden i Aarhus til Kontroltjenesten langs med den østjydske Kyst og de nærmere liggende Farvande omkring Kattegatøerne, den tredje i en Havn ved de sydlige Farvande og Lillebælt samt den fjerde i København.

#### Ordensdekoration

Skibsinspektør E. H. Salomonsen, D. F. D. S., der var Ridder, er bleven dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

#### Kondemnerede tyske Skibe

Priseretten har paa et Møde i London kondemneret Hamborgdamperen »Cap Norte«, der var blevet kapret den 12. Oktober, og beordret Skibet udleveret til Kronen som lovlig Prise. Retten komdemnerede ligeledes en Del andre fjendtlige Skibe, efter at der var forelagt Beviser for, at de ejedes af Tyskere.

#### Belgisk Damper sunket

Den belgiske Lastdamper »Rosa«, som var paa Rejse fra Antwerpen til England, sank efter en Eksplosion ved Tynes Munding i Nærheden af Newcastle. Det menes, at Damperen er løbet paa en Mine. En Matros blev dræbt, og en anden Matros blev saaret. De overlevende er blevet landsat i England.

Den belgiske Lastdamper »Yvonne« er lige vendt hjem til Ostende efter den 5. December i Nærheden af engelsk Kyst at have været udsat for et Bombardement fra en tysk Flyvemaskine. Ingen af de mange Bomber, som blev nedkastet, ramte Skibet, og ingen af Skibets Mandskab blev saaret.

#### Norsk Damper minesprængt

Knut Knutsens Rederi har faaet Meddelelse om, at det engelske Admiralitet rapporterer, at en Redningsbaad, mærket »Føina« af Haugesund, med to Lig ombord forleden Dag er blevet fundet drivende halvt fyldt med Vand paa 58 Gr. 5 Min. n. Br., 2 Gr. 6 Min. v. Lgd. Rederiet oplyser, at Skibet var paa Rejse fra Sarpsborg til Grangemouth for at indtage en Last Koks til Oslo. »Føina«s Besætning udgjorde 18 Mand. De var næsten alle hjemmehørende i Haugesund og nærmeste Omegn. Nærmere Underretning savnes, men man maa efter Telegrammet gaa ud fra, at »Føina« er blevet minesprængt. Skibet var paa 2400 Tons dw.

#### »Adolf Leonhardt« sænket af Besætningen

Officielt meddeles, at den tyske Handelsdamper »Adolf

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Leonhardt« er blevet sænket af sin Besætning, da den blev opsnappet af et britisk Krigsskib. Damperen var paa 2989 Tons og var hjemmehørende i Hamborg.

#### Den engelske Kontrabande-Kontrol

Ministeriet for den økonomiske Krigsførelse meddeler, at Kontrabandekomiteen i Ugen indtil den 9. December har kontrolleret Ladningerne i 122 Skibe, der var ankommet efter den 2. December, og 48 Skibe fra den foregaaende Uge. I Ugen indtil den 9. December blev der beslaglagt 7000 Tons Varer til Tyskland. I de første 14 Uger af Krigen er der blevet beslaglagt 483,500 Tons Varer.

#### Russisk Damper forlist

Den sovjetrussiske Damper »Indigikka« er forlist udfor Wakkanai paa Nordspidsen af Øen Hokkaido. Skibet medførte ca. 1000 Passagerer og en Besætning paa 35 Mand. 300 Personer skal være blevet reddet, men man frygter, at Resten er omkommet. Redningsarbejdet var meget vanskeligt.

#### Beretning

Direktør, Dr. phil. H. Blegvad har udsendt en Beretning til Ministeriet for Landbrug og Fiskeri fra Den danske biologiske Station. Heftet, der er det 43de i Serien, indeholder denne Gang en Artikel af Dr. phil. Erik M. Poulsen: Om Rødspættens Vandringer og Racekarakter.

#### Tyskerne sænkede selv Skibet

Den engelske Flaade har opsnappet den tyske Damper »Tenerife«, 2436 Tons. Skibet blev sænket af Besætningen, da britiske Patrouilleskibe nærmede sig.

#### Rekordfiskeri ved Skagen

Makrelfiskeriet med Bundgarn, Drivgarn og Dork fra Skagens Havn har for Sommerhalvaaret givet Rekordudbytte. Aarsagen hertil er det fine Efteraarsvejr, sammenholdt med de usædvanlig høje Priser. Der er fisket Makrel for 924,285 Kr. mod 627,495 Kr. i Fjor. Hertil kommer, at Redskabstabet i denne Sæson har været meget ringe.

#### Norsk Damper »Glitrefjeld« sænket

Ifølge et Telegram, som er indløbet til Rederiet Olsen og Ugelstad i Oslo, kom Størsteparten af Mandskabet paa »Selskabets Damper« »Glitrefjeld« forleden ind til Leith i Skotland, efter at Skibet var sunket i Nordsøen, 5 Mand af Besætningen savnes. Af de reddede er et Par Mand saaret.

»Glitrefjeld« var paa 2400 Tons d.w.

#### Engelsk Motorskib sænket af tysk Flyver

Et engelsk Motorskib blev i Søndags sænket af en tysk Flyvemaskine ca. 8 Mil fra Kysten. Hele Besætningen reddedes uskadt af en Fiskerbaad. To tyske Flyvemaskiner angreb med Maskingeværild og derefter med Bomber. Engelske Flyvere slog Angriberne tilbage, og Øjenvidner erklærer, at en af de tyske Maskiner blev ødelagt. Det var Motorskibet »Serenity« paa 244 Tons.

#### Sømændenes Tante Grethe død

Frk. Margrethe Rasmussen, Aarhus, der var almindelig kendt under Navnet »Sømændenes Tante Grethe«, fordi hun gjorde unaadelig meget baade for danske og udenlandske Sømænd, er død i Aarhus. Hun var for sine Fortjenester dekoreret med Vasa-Ordenen og den norske Fortjenstmedaille i Guld.

#### 70 Aar

Kaptajn W. Møller, Fører af Motorskibet »Concordia«, Svendborg, fyldte Onsdag 70 Aar.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN** A/S  
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENGSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF. CENTRAL 7809

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Rederi:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøllid"  
Amaliegade 38**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA** A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 83

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

**L. R. SCHMITH**

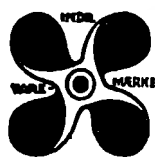
Korresponderende Reder

**Weioliin Skibsfarver****AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK

TELEFON SØBORG 2308

København-Søborg-Frihavnen

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

InJehavere

**SØLVER & SVARRER**

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang III. Katalog

**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (8 Lines)  
Vinkoco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V A S A (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 20. December 1939.

Nr. 57.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## 3771. Meddelelse fra Søkort-Arkivet.

Fra og med 1. Januar 1940 ændres Abonnementsreglerne for „Efterretninger for Søfarende“ saaledes:

Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre.

Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement.

Enkelte Numre faas for 10 Øre paa *Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.*

Næste Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Fredag den 29. December.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 60. *Islands Nordkyst. Húnaflói. Skagastrand Bugt.* Maalestok:  
1 : 250 000.

Planer: *Steingrimsfjördur. Bjarnarfjördur. Kollafjördur. Blánuós. Lambhúsa-  
vík. Hvammstangi. Skagaströnd. Saudárkrókur. Selvík. Vatnsnes. Kálphamarsvík.* Ny  
Udgave 1939. Pris: Kr. 4,00.

Annuleret er: Kort Nr. 60. *Islands Nordkyst. Húnaflói (Skagastrand Bugt).*  
Udgave 1917.

## I. Østersøen.

3772. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Söderarmsleden. Kryckbådan Skær.  
Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 57/3292. Stockholm 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa Skæret *Kryckbådan* paa  $59^{\circ} 44',_{65}$  N.  
 $19^{\circ} 16',_{65}$  E. et Fyr, der viser grønt Et-Blink, c. 2 Blink hver 1<sup>s</sup>. Fyret er synligt hele  
Horisonten rundt.

- 3773. Sverige. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Märketskallen Klokketønde ind-  
draget.**  
(U. f. s. Nr. 57/3291. Stockholm 1939.)  
Klokketønden *Märketskallen* paa c. 60° 19' N. 19° 05' E. er inddraget.
- 3774. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 57/3290. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Lövgrunds rabbar* paa c. 60° 49',<sub>7</sub> N. 17° 35',<sub>5</sub> E., ENE. for Grunden *Lövgrunds rabbar*, er inddraget for Vinterperioden.
- 3775. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Hudiksvall. Lystønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 57/3289. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Hansdökersgrundet* paa c. 61° 41',<sub>6</sub> N. 17° 14',<sub>5</sub> E. er inddraget for Vinterperioden.
- 3776. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 57/3288 og 57/3344. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Vänta litets Grund* c. 62° 30' N. 18° 15' E. *Ellagrundet* c. 63° 51' N. 20° 52' E.  
*Rata Storgrund* c. 63° 59' N. 21° 09' E.
- 3777. Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 57/3287. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Norströmsgrundet* paa c. 65° 08' N. 22° 20' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 3778. Sverige. Bottniske Bugt. Malören. Lodsudkigsstation lukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 57/3286. Stockholm 1939.)  
Lodsudkigsstationen ved *Malören* paa c. 65° 31',<sub>6</sub> N. 23° 33',<sub>7</sub> E. er lukket for Vinterperioden.
- 3779. Sverige. Bottniske Bugt. Indsejlingen til Karlsborg. Risö Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 57/3285. Stockholm 1939.)  
*Risö Fyr* paa c. 65° 48',<sub>5</sub> N. 23° 15',<sub>7</sub> E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 56/3688 1939.)
- 3780. Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Nye Ledebaaker.**  
(U. f. s. Nr. 34/1025. Helsingfors 1939.)  
Følgende nye Ledebaaker er opført:  
1. *Murhaniemi övre* paa 65° 39' 38" N. 24° 34' 12" E. En hvid, rektangulær Baake med en rød, lodret Stribe paa Midten.  
*Murhaniemi nedre* paa 65° 39' 27" N. 24° 34' 34" E. En hvid, rektangulær Baake med en rød, lodret Stribe paa Midten.  
Baakerne er overet i Pejling c. 325°.  
2. *Kontio* (övre) paa 65° 37' 48" N. 24° 42' 16" E. En hvid, rektangulær Baake med en sort, lodret Stribe paa Midten.  
*Peurankallio* (nedre) paa 65° 38' 03" N. 24° 40' 00" E. En hvid, rektangulær Baake, med en sort, lodret Stribe paa Midten.  
Baakerne er overet i Pejling c. 103',<sub>5</sub>°.
- 3781. Finland. Bottniske Bugt. Nye Ledemærker.**  
(U. f. s. Nr. 34/1028. Helsingfors 1939.)  
Følgende nye Ledemærker er opført:  
1. *Halonon sägs skorsten* (övre) paa 65° 14' 18" N. 25° 19' 47" E. En rund, rød-brun Skorsten.  
*Satakari* (nedre) paa 65° 15' 48" N. 25° 13' 12" E. En hvid, rektangulær Baake med en rød, lodret Stribe paa Midten.  
Skorstenen er overet med Baaken i Pejling c. 118°.  
2. *Karinpää* (övre) paa 65° 11' 36" N. 25° 15' 59" E. En hvid, rektangulær Baake med en rød, lodret Stribe paa Midten.

- Baaken er overet med *Rivinletto* Fyr paa  $65^{\circ} 12' 03''$  N.  $25^{\circ} 14' 33''$  E. i Pejling c.  $129^{\circ}$ .
3. *Hiuvet norra* (øvre) paa  $65^{\circ} 07' 48''$  N.  $25^{\circ} 07' 02''$  E. En rød, rektangulær Baake med en hvid, lodret Stribe paa Midten.  
*Hoikkahiuvet* (nedre) paa  $65^{\circ} 08' 32''$  N.  $25^{\circ} 07' 58''$  E. En hvid, rektangulær Baake med en rød, lodret Stribe paa Midten.  
 Baakerne er overet i Pejling c.  $207^{\circ}$ .
4. *Rautaletto* (övre) paa  $65^{\circ} 06' 27''$  N.  $25^{\circ} 08' 26''$  E. En rød, rektangulær Baake med en hvid, lodret Stribe paa Midten.  
*Löyhä* (nedre) paa  $65^{\circ} 06' 02''$  N.  $25^{\circ} 09' 12''$  E. En hvid, rektangulær Baake med en rød, lodret Stribe paa Midten.  
 Baakerne er overet i Pejling c.  $322^{\circ}$ .
5. *Nuottasaari fabriksskorsten* (övre) paa  $65^{\circ} 00' 18''$  N.  $25^{\circ} 25' 53''$  E. En høj, rund, rødbrun Skorsten.  
*Pensaskari* (nedre) paa  $65^{\circ} 03' 46''$  N.  $25^{\circ} 14' 40''$  E. En hvid, rektangulær Baake med en rød, lodret Stribe paa Midten.  
 Skorstenen er overet med Baaken i Pejling c.  $126^{\circ}$ .

- 3782. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde inddraget.**  
 (U. f. s. Nr. 57/3345. Stockholm 1939.)  
 Lys- og Fløjtetønden *Helsingkallan* paa c.  $63^{\circ} 36'$  N.  $21^{\circ} 49'$  E. er inddraget.
- 3783. Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib inddraget.**  
 (U. f. s. Nr. 57/3346. Stockholm 1939.)  
 Fyrskibet *Storkallegrund* paa c.  $62^{\circ} 40'$  N.  $20^{\circ} 39'$  E. er inddraget.
- 3784. Estland. Finske Bugt. Tallin Bugt. Fyr slukkes i Tilfælde af Luft-Alarmering.**  
 (N. t. M. Nr. 12/48. Tallinn 1939.)  
 I Tilfælde af Luft-Alarmering i Nærheden af *Tallin* slukkes nedennævnte Fyr: *Suurup* Ledefyr, *Viimsi* Ledefyr, *Tallin* Ledefyr, *Naissaar*, *Naissaar* Havnefyr, *Keri*, *S. Prangli*, alle Fyr ved *Tallin* Havn (c.  $59^{\circ} 27'$  N.  $24^{\circ} 46'$  E.) og Havnefyrene ved *Kopli*.
- 3785. Estland. Riga Bugt. Pööralaid. Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 12/46. Tallinn 1939.)  
 Paa W.-Kysten af den lille Ø, *Pööralaid* er paa  $58^{\circ} 27',7$  N.  $23^{\circ} 37',0$  E. tændt et Fyr, som viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,9^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 10 m. Rundt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:  
 1. Hvidt i Pejl fra  $7^{\circ}$  til  $141^{\circ}$ .  
 2. Rødt i — —  $141^{\circ}$  —  $160^{\circ}$ .  
 3. Hvidt uforstærket i Pejl. fra  $160^{\circ}$  til  $342\frac{1}{2}^{\circ}$ .  
 4. Grønt i Pejl. fra  $342\frac{1}{2}^{\circ}$  til  $7^{\circ}$ .  
 (Kort Nr. 182).
- 3786. Letland. Indsejlingen til Riga Bugt. Ovisi Fyrskib inddraget for Vinteren.**  
 (N. t. M. Nr. 13/31. Riga 1939.)  
 Fyrskibet *Ovisi* paa c.  $57^{\circ} 38',6$  N.  $21^{\circ} 36',2$  E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en Lys- og Fløjtetønde, der viser samme Fyrkarakter.
- 3787. Letland. Ventspil (Windau) Havn. Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 13/30. Riga 1939.)  
 Paa højre Side af Floden *Venta* er lige overfor Fiskerihavnen paa c.  $57^{\circ} 24',1$  N.  $22^{\circ} 34',0$  E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver  $1^s$ , Blink  $0,1^s$ , Mørke  $0,9^s$ . Flammens Højde:  $6,3$  m. Fyrpæl.  
 (Kort Nr. 181 og 182.)

3788. (T). Letland. Liepaja Havn. Fyr midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 13/32. Riga 1939.)

I N.-lige Indløb til *Liepaja* Havn er nedennævnte Fyr midlertidig slukket:

- a. Det grønne Gruppe-Blinkfyr paa c.  $56^{\circ} 33',_2$  N.  $20^{\circ} 58',_0$  E. paa N.-Enden af den N.-lige Bølgebryder.  
b. Det røde Gruppe-Blinkfyr paa c.  $56^{\circ} 33',_3$  N.  $20^{\circ} 58',_3$  E. paa W.-Enden af N.-Molen.

(Se Tillæg.)

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

3789. Sverige. Sundet. Ven. Fyr- og Taagesignalstation oprettes. Tidspunkt ændret.

(U. f. s. Nr. 57/3303. Stockholm 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 51/3364 1939 meddeles, at Tidspunktet for Tænding af *Vens södra udde* Fyr paa c.  $55^{\circ} 53',_5$  N.  $12^{\circ} 42',_7$  E. er ændret til Begyndelsen af 1940.

(E. f. S. Nr. 51/3364 1939. Kort Nr. 131, 130, 125, 100 og 180.)

3790. (T). Sverige. Sundet S.-lige Del. Fyr midlertidig slukket.

(Telefonmeddelelse fra Lodskaptøjnen i Malmö den 14. December 1939.)

Nedennævnte Fyr er for Tiden slukket:

- Bredgrund* c.  $55^{\circ} 28'$  N.  $12^{\circ} 49'$  E. *Skanör* c.  $55^{\circ} 25'$  N.  $12^{\circ} 50'$  E. *Falsterbo* c.  $55^{\circ} 23'$  N.  $12^{\circ} 49'$  E.

3791. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 16. December d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $5,7$  m i E.-Siden af Renden,  $6,5$  m i Midten af Renden og  $5,0$  m i W.-Siden af Renden.

c.  $54^{\circ} 52'$  N.  $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$  E.

(E. f. S. Nr. 53/3439 1939.)

3792. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb S. Klokketønde inddraget for Vinteren.

Klokketønden *Klørdyb S.* paa c.  $54^{\circ} 51'$  N.  $10^{\circ} 33'$  E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon.

3793. Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev Klokketønde inddraget for Vinteren.

Klokketønden *Pøls Rev* paa c.  $54^{\circ} 51'$  N.  $10^{\circ} 06'$  E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3794. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Klokketønde inddraget for Vinteren.

Klokketønden *Odense Fjord* paa c.  $55^{\circ} 33'$  N.  $10^{\circ} 34'$  E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon.

3795. Danmark. Kattegat. Sejlløbet til Randers oprenset.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1984 1939 meddeles, at den deri omtalte Oprensning af Sejlløbet til *Randers* til  $7,0$  m nu er tilendebragt.

*Udbyhøj*: c.  $56^{\circ} 36'$  N.  $10^{\circ} 18'$  E.

(E. f. S. Nr. 27/1984 1939.)

**3796. (P). Sverige. Kattogat. Fyret Stora Pölsan forandres.**

(U. f. s. Nr. 57/3347. Stockholm 1939.)

I Løbet af kort Tid forandres Fyret *Stora Pölsan* paa c.  $57^{\circ} 46',_6$  N.  $11^{\circ} 31',_5$  E. saaledes, at Grænsen mellem hvidt og rødt Lys flyttes fra  $145^{\circ}$  til  $155^{\circ}$ .  
(Kort Nr. 101, 100 og 92. Danske Lods II. Side 199.)

**3797. (P). Sverige. Kattogat. Indløbet til Göteborg. Hunnebådan. Fyrbolysning forandres.**

(U. f. s. Nr. 57/3304. Stockholm 1939.)

I sidste Halvdel af December d. A. tændes paa Grunden *Hunnebådans* N.-Kant paa c.  $57^{\circ} 40',_{87}$  N.  $11^{\circ} 49',_{59}$  E. et Fyr, *Hunnebådan* Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $8^s$ . Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Lanternehus paa et c.  $4,3$  m højt, nedentil konisk Betontaarn. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $45^{\circ}$  til c.  $58^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $58^{\circ}$  - c.  $290^{\circ}$ .
3. Rødt i Pej. fra c.  $290^{\circ}$  til c.  $45^{\circ}$ .

Samtidig med Fyrets Tænding inddrages Lystønden *Hunnebådan* paa c.  $57^{\circ} 40',_9$  N.  $11^{\circ} 49',_5$  E. og Fyret *Knippelholmen* paa c.  $57^{\circ} 41',_1$  N.  $11^{\circ} 49',_3$  E. forandres saaledes, at det kommer til at lyse:

1. Grønt i Pej. fra Land til  $262^{\circ}$ .
2. Hvidt i — -  $262^{\circ}$  -  $79^{\circ}$ .
3. Rødt i Pej. fra  $79^{\circ}$  til Land.

(E. f. S. Nr. 33/2434 1939.)

**3798. (P). Sverige. Skagerrak. Hjertøfjorden. Sømærker udlægges.**

(U. f. s. Nr. 57/3348. Stockholm 1939.)

I Løbet af kort Tid udlægges følgende Sømærker:

- a) En Stage med Kost paa  $57^{\circ} 59',_{90}$  N.  $11^{\circ} 27',_{88}$  E. W. for en  $4,5$  m Grund.
- b) En rød Stage med en Ballon over en nedadvendt Kost paa  $57^{\circ} 57',_{87}$  N.  $11^{\circ} 27',_{90}$  E., SW. for Grundomraadet *Bredbådan*.

**3799. Norge. Skagerrak. Langesund. Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 31. Oslo 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1990 1939 meddeles, at der ved *Langesund* Havn er tændt en Fyrlinie, som leder E. om 5 m-Båen. Bagfyret, som viser rødt, fast Lys, staar paa Dampskibskajen, som er bygget 45 m ud i Sundet, paa  $59^{\circ} 00' 02''$  N.  $9^{\circ} 45' 22''$  E. Forfyret, som viser rødt, fast Lys, er anbragt paa *Langesunds mek. Værkstedes* Lagerbygning c. 250 m  $338^{\circ}$  fra Bagfyret.

(E. f. S. Nr. 27/1990 1939.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****3800. (T). Norge. Lofoten. Kabelvåg. Oplysning om Fyr.**

(K. f. F. Nr. 31. Oslo 1939.)

Lysstyrken i *Kabelvåg* Fyr paa  $68^{\circ} 12',_5$  N.  $14^{\circ} 30',_0$  E. vil hver Nat indtil medio Januar 1940 mellem Kl. 2400 og Kl. 0600 være stærkt reduceret.

**3801. (T). Norge. Lofoten. Henningsvær. Oplysning om Fyr.**

(K. f. F. Nr. 31. Oslo 1939.)

Lysstyrken i *Henningsvær* Fyr paa  $68^{\circ} 08',_8$  N.  $14^{\circ} 12',_1$  E. vil hver Nat indtil medio Januar 1940 mellem Kl. 2400 og Kl. 0600 være stærkt reduceret.

**3802. (T). Norge. Vikerøy. Roald. Midlertidigt Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 31. Oslo 1939.)

Paa Molen i *Roald*, som er under Bygning, er for i Vinter tændt et rødt, fast Fyr paa  $62^{\circ} 35' 00''$  N.  $6^{\circ} 08' 00''$  E.

**3803. Norge. Nordgulen. Svelgen. Grund afmærket. Sejlanvisning.**

(E. f. S. Nr. 23/1397. Oslo 1939.)

En Grund, der er farlig for Skibsfarten, rapporteres at ligge S. for *Sandeneset* ved Indløbet til *Svelgen* i *Nordgulen* paa c.  $61^{\circ} 46',_3$  N.  $5^{\circ} 17',_6$  E. En rød Stage er udlagt ved *Sandeneset*.

Skibe, som ved Anløb af *Svelgen*, gaar N. om  $0,9$  m *Risegrunnens* sorte Stage, maa passere mellem denne og den røde Stage.

**3804. (T). Holland. Stormvarselssignaler om Natten midlertidig indstillet.**

(B. a. Z. Nr. 287/3713. 's-Gravenhage 1939.)

Stormvarselssignalerne om Natten fra *West-Terschelling*, *Oosterend* (c.  $53^{\circ} 25'$  N.  $5^{\circ} 24'$  E.) *Nes* og *Schiermonnikoog* er midlertidig indstillet.

**3805. Holland. Noord Hinder Fyrskib. Oplysning om Fyrskib.**

(B. a. Z. Nr. 290/3765 og 294/3829. 's-Gravenhage 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 56/3714 1939 meddeles, at det deri omtalte Fyrskib er det oprindelige Fyrskib *Noord Hinder*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>. Taagesignal og Radiofyr som i det oprindelige Fyrskib. Stormvarselssignaler gives ikke.

Fyrskibets nøjagtige Plads er  $51^{\circ} 42',_5$  N.  $2^{\circ} 38',_0$  E.

(E. f. S. Nr. 56/3714 1939. Kort Nr. 91.)

**3806. England SE.-Kyst. Ramsgate Anduvning. Forbudt Omraade.**

(Meddelelse fra det britiske Admiralitet den 14. December 1939.)

Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er lukket for Sejlad om Natten, og Skibe maa ikke opholde sig i Omraadet efter Mørkets Frembrud:

a. *North Foreland Fyr*  $51^{\circ} 22'$  ( $30''$ ) N.  $1^{\circ} 27'$  ( $00''$ ) E.b. *Broadstairs Knoll Buoy*  $51^{\circ} 20'$  ( $45''$ ) N.  $1^{\circ} 28'$  ( $56''$ ) E.c.  $51^{\circ} 17'$  ( $42''$ ) N.  $1^{\circ} 27'$  ( $18''$ ) E.d.  $51^{\circ} 16'$  ( $00''$ ) N.  $1^{\circ} 23'$  ( $21''$ ) E.**3807. England. Margate Anduvning. Vrag.**

(Meddelelse fra det britiske Admiralitet den 12. December 1939 og B. a. Z. Nr. 291/3783. 's-Gravenhage 1939.)

Vrag, der er farlige for Sejlad, ligger sunket, som følger:

1. Et Vrag, hvorfra Masterne rager over Vandet, paa c.  $51^{\circ} 26',_4$  N.  $1^{\circ} 27',_7$  E.2. Et Vrag paa  $51^{\circ} 26'$  ( $58''$ ) N.  $1^{\circ} 28'$  ( $48''$ ) E.**3808. England. Harwich og Anduvning. Øvelsesskydning.**

(N. t. M. Nr. 2704. London 1939.)

Øvelsesskydning med Anti-Luftskyts afholdes periodisk ved Dag og Nat i Indløbet og Anduvningen til samt paa Bankerne E. og SE. for *Harwich* Havn.

Et rødt Flag paa en særlig Flagstang samt enten en Cylinder over internationalt Signalflag Nr. 1, 2, 3, 4 eller 5 eller en Cylinder alene vil blive hejst paa iøjnefaldende Punkter, naar Skydning foretages. Om Natten vises hvidt, rødt, hvidt Lys lodret for hverandre.

c.  $51^{\circ} 56'$  N.  $1^{\circ} 20'$  E.**3809. England E.-Kyst. Farlige Omraader. Advarsel.**

(B. a. Z. Nr. 294/3823. 's-Gravenhage den 15. December 1939.)

E. f. S. Nr. 55/3672 1939 annulleres og erstattes med:

Nedennævnte Omraader maa anses for farlige, da der i disse Omraader sandsynligvis er udlagt Miner:

1. *Haisborough*. Et cirkelformet Omraade med Radius  $1,5$  Sm og Centrum i  $52^{\circ} 47',_5$  N.  $1^{\circ} 56',_3$  E.2. *The Would*. Et cirkelformet Omraade med Radius  $1,5$  Sm og Centrum i  $52^{\circ} 53',_5$  N.  $1^{\circ} 35',_7$  E.3. *Haisbro* Fyrskib NE. Et cirkelformet Omraade med Radius  $1$  Sm og Centrum i  $53^{\circ} 00',_5$  N.  $1^{\circ} 38',_5$  E.



4. *Outer Dowsing* Fyrskib NNW. Et Omraade begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

- |                                       |                                       |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| a. 53° 34' N. 0° 51', <sub>5</sub> E. | c. 53° 40', <sub>5</sub> N. 1° 02' E. |
| b. 53° 34' N. 0° 59' E.               | d. 53° 40', <sub>5</sub> N. 0° 55' E. |

3810. England. Inner Dowsing Fyrskib inddraget.

(N. t. M. Nr. 2766. London 1939.)

Fyrskibet *Inner Dowsing* paa c. 53° 19½' N. 0° 35' E. er inddraget.  
(Kort Nr. 91.)

3811. England. Tyne—Hartlepool. Farligt Omraade. Advarsel.

(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 16. December 1939.)

Efter modtagne Oplysninger er et Omraade begrænset af en Linie gennem følgende Punkter farligt for Sejladsen:

- |                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| a. 55° 00' N. 1° 10' W. | c. 54° 45' N. 0° 25' W. |
| b. 55° 00' N. 0° 45' W. | d. 54° 45' N. 0° 55' W. |

3812. Skotland. Firth of Forth. Inchkeith N. Spærret Omraade. Gennemsejlings-aabninger etableret. Advarsel.

(Meddelelse fra det britiske Admiralitet den 14. December 1939.)

I. I Farvandet mellem *Inchkeith* og N.-Kysten af *Firth of Forth* er udlagt Under-vandshindringer. (*Inchkeith* Fyr: c. 56° 02' N. 3° 08' W.).

II. I det spærrede Omraade er etableret en Gennemsejling, som følger:

1. Den S.-lige Gennemsejlingsgrænse gaar fra Punkt *B*) 1,21 Sm 299° fra *Inchkeith* Fyr til Punkt *D*) 1,07 Sm 37° fra *Inchkeith* Fyr.

Punkterne *B* og *D* er hver afmærket med 1 Trawler, der begge om Dagen viser 2 sorte Balloner og om Natten hvidt, rødt, hvidt Lys lodret for hinanden.

2. Den N.-lige Gennemsejlingsgrænse gaar fra Punkt *A*) 1,30 Sm 304° fra *Inchkeith* Fyr til Punkt *C*) 1,79 Sm 31° fra *Inchkeith* Fyr.

Punkterne *A* og *C* er hver afmærket med 1 Trawler, der om Dagen viser 1 sort Ballon og om Natten hvidt, grønt, hvidt Lys lodret for hinanden.

III. Alle Skibe skal, saavel for ind- som for udgaende, passere gennem den i (II) nævnte Gennemsejling.

IV. Skibe, der handler imod de ovenfor givne Anvisninger, gør det paa eget Ansvar.  
(E. f. S. Nr. 54/3549 1939.)

(Se Tillæg.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.

3813. England W.-Kyst. Milford Haven. Ledefyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2080. London 1939.)

Bagfyret paa *Great Castle head* paa c. 51° 43' N. 5° 07' W. er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde er forøget til 38 m.

3814. Irske Hav. Isle of Man. Ayre Point NW. t. W. Vrag.

(Meddelelse fra det britiske Admiralitet, den 14. December 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 54° 26' N. 4° 24' W., c. 1,5 Sm 300° fra *Ayre Point* Fyr.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3815. (T). Afrika W.-Kyst. Nigeria. Lagos Havn. Afmærkning midlertidig forandret.

(B. a. Z. Nr. 285/3697. 's-Gravenhage 1939.)

Anduvnings-Lystønden ved Indløbet til *Lagos* Havn paa c. 6° 22',<sub>1</sub> N. 3° 24',<sub>1</sub> E. er midlertidig ombyttet med en sort Stumptønde.

3816. (T). Afrika W.-Kyst. Nigeria. Forcades Floden Munding. Afmærkning midlertidig forandret.  
(B. a. Z. Nr. 285/3696. 's-Gravenhage 1939.)  
Anduvnings-Lys- og Fløjtetønden ved Mundingen af *Forcades* Floden paa c. 5° 25' N. 5° 06',<sub>5</sub> E. er midlertidig ombyttet med en rød Spidstønde.
3817. (T). Afrika W.-Kyst. Nigeria. Calabar Floden Munding. Afmærkning midlertidig forandret.  
(B. a. Z. Nr. 285/3694. 's-Gravenhage 1939.)  
Anduvnings-Lys- og Fløjtetønden ved Mundingen af *Calabar* Floden paa c. 4° 20',<sub>5</sub> N. 8° 22' E. er midlertidig ombyttet med en rød Spidstønde.
3818. (T). Afrika W.-Kyst. Nigeria. Middleton Floden Munding. Afmærkning midlertidig forandret.  
(B. a. Z. Nr. 285/3693. 's-Gravenhage 1939.)  
Anduvnings-Lys- og Fløjtetønden ved Mundingen af *Middleton* Floden paa c. 4° 32' N. 5° 33' E. er midlertidig ombyttet med en sort Stumptønde.
3819. (T). Afrika W.-Kyst. Kamerun. Rio del Rey Munding. Afmærkning midlertidig forandret.  
(B. a. Z. Nr. 285/3695. 's-Gravenhage 1939.)  
Anduvnings-Lystønden ved Mundingen af *Rio del Rey* paa c. 4° 19' N. 8° 43',<sub>5</sub> E. er midlertidig ombyttet med en sort Stumptønde.
3820. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Bahia de Corisco. Afmærkning forandret.  
(A. a. l. N. Nr. 23/578. San Fernando 1939.)  
Den grønmalede Lystønde *Boya de Elobey Chico* paa c. 1° 01',<sub>1</sub> N. 9° 32',<sub>6</sub> E. er ombyttet med en sortmalet Lystønde med samme Fyrkarakter, grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 25/1883 og 33/2442 1938.)
3821. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Fishers Island Sound. Seaflower Reef. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 2693. London 1939.)  
*Seaflower Reef* Fyr paa c. 41° 18' N. 72° 02' W. er forandret. Flammens Højde er nu 12 m og Synsviddens 11 Sm. Rødt Tremmeværkstaarn.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

3822. Venezuela. Punta Macolla Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 47/3012. Washington 1939.)  
*Punta Macolla* Fyr paa c. 12° 06' N. 70° 13' W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>.
3823. Brasilien. Tutóia Fyr atter tændt og forandret.  
(A. a. l. N. Nr. 20/101. Rio de Janeiro 1939.)  
*Tutóia* Fyr, der nu er installeret paa en hvidmalet, 20 m høj Fyrbaake, 1,<sub>33</sub> Sm 235° fra den i Kortet angivne Plads, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 21m. Synsvidde: 14 Sm. c. 2° 41' S. 42° 15' W.  
(E. f. S. Nr. 26/1940 og 28/2099 1939.)
3824. Brasilien. Canal de São Sebastião. Laje dos Moleques. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 20/99. Rio de Janeiro 1939.)  
*Laje dos Moleques* Fyr paa c. 23° 50' S. 45° 25' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm.

- 3825. Brasilien. Canal de São Sebastião. Ponta da Sela. Fyr forandret.**  
 (A. a. N. Nr. 20/97. Rio de Janeiro 1939.)  
*Ponta da Sela* Fyr paa c. 23° 53' S. 45° 28' W. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 9 Sm. Et rødt og hvidt, vandret stribet Taarn.
- 3826. Uruguay. Rio de la Plata. La Panela Fyr. Oplysning om Taagesignal.**  
 (A. a. l. N. Nr. 20/266. Montevideo 1939.)  
 Taagesignalet ved *La Panela* Fyr paa c. 34° 55' S. 56° 27' W. afgives atter med Sirene, Et-Stød hver 15<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 13<sup>s</sup>.  
 (E. f. S. Nr. 33/2463 1939.)
- 3827. Uruguay. Rio de la Plata. Puerto de Montevideo. Piedra Antepuerto Lystønde forandret.**  
 (A. a. l. N. Nr. 20/265. Montevideo 1937.)  
 Den sortmalede Lystønde *Piedra Antepuerto* paa c. 34° 55' S. 56° 14' W. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>.
- 3828. Mexiko. W.-Kyst. Corvetena Rock Fyr ødelagt.**  
 (N. t. M. Nr. 45/2901. Washington 1939.)  
*Corvetena Rock* Fyr paa c. 20° 43' N. 105° 51' W. rapporteres at være ødelagt.  
 (E. f. S. Nr. 12/878 1938.)
- 3829. Mexiko W.-Kyst. San Cristobal Bugt. Undervandsklippe.**  
 (N. t. M. Nr. 47/3017. Washington 1939.)  
 En Undervandsklippe med c. 18 m Vand rapporteres at ligge i 45 m Vand paa 27° 19' 00" N. 114° 40' 15" W.
- 3830. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Fort Ross Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.**  
 (N. t. M. Nr. 45/2903. Washington 1939.)  
 Fløjtetønden *Fort Ross 2 FRC* er inddraget, og en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>, er udlagt paa 38° 28' (36") N. 123° 12' (54") W. i 40 m Vand 187 m 185° fra Fløjtetøndens Plads.
- 3831. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Rodgers Break Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.**  
 (N. t. M. Nr. 45/2904. Washington 1939.)  
 Fløjtetønden *Rodgers Break 4 RB* er inddraget, og en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>, er udlagt paa 40° 11' (54") N. 124° 18' (48") W. i 42 m Vand 205 m 240° fra Fløjtetøndens Plads.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. ●

- 3832. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola di Ventotene. Fyrbelysning forandres.**  
 (A. a. N. Nr. 48/12. Genua 1939.)
1. I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa *Punta dell'Arco* et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: c. 12 Sm.
  2. Samtidig med at det i (1) nævnte Fyr tændes, nedlægges det hvide Fyr med En-Formørkelser ved det venstre Indløb til *Ventotene* Inderhavn permanent.  
 c. 40° 48' N. 13° 26' E.

**3833. Tyrkiet. Dardanellerne. Nara Liman. Tonde udlagt.**

(N. f. s. Nr. 52/4908. Berlin 1939.)

En grøn Spidstønde mærket „W“ er udlagt i 18 m Vand paa c. 40° 11',<sub>2</sub> N. 26° 24',<sub>5</sub> E. 0,<sub>575</sub> Sm 176° fra *Nara Kalesi* Fyr.

**3834. Tyrkiet. Marmarahavet. Sar Köi. Vrag fjernet. Vrag afmærket.**

(N. f. S. Nr. 52/4909. Berlin 1939.)

a) Vraget, der laa sunket i 7,<sub>3</sub> m Vand paa c. 40° 36',<sub>5</sub> N. 27° 07',<sub>5</sub> E. c. 150 m S. for Landgangsbroen, er fjernet.

b) En grøn Spidstønde mærket „W“ er udlagt som Afmærkning for et Vrag c. 300 m W. for Landgangsbroen i 12,<sub>8</sub> m Vand.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****3835. Røde Hav. Suez Bugt. Newport Rock SSW. Vrag findes ikke.**

(B. a. Z. Nr. 288/3746. 's-Gravenhage 1939.)

Vraget, der laa sunket paa c. 29° 51' N. 32° 32' E. 1,<sub>9</sub> Sm 202° fra *Newport Rock* Fyr er forgæves eftersøgt. Vragafmærkningen er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 15/1157 1938.)

**3836. Persiske Bugt. Khor Kuwait. Oplysning om Afmærkning.**

(N. t. M. Nr. 2689. London 1939.)

1. En rød Spidstønde er udlagt 0,<sub>3</sub> Sm 215° fra *Ras Salib* Fyr, der er beliggende paa 26° 22' N. 56° 22' E.

2. En Fortøjtønde er udlagt paa hver af følgende Pladser: 0,<sub>17</sub> Sm 202° og 0,<sub>11</sub> Sm 197° fra *Ras Salib* Fyr.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****3837. Sunda Øerne. Rio Øhav. Kidjang Stræde. Grund findes ikke.**

(B. a. Z. Nr. 283/3668. 's-Gravenhage 1939.)

1. 5 m-Grunden (Sten) paa 0° 51' 50" N. 104° 36' 54" E. findes ikke.

2. Paa 0° 51' 43" N. 104° 36' 54" E. er Dybden 6½ m.

(E. f. S. Nr. 22/1715 1938.)

**3838. Formosa W.-Kyst. Ka Sho. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2678. London 1939.)

Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. er tændt paa 23° 24' (10") N. 119° 18' (47") E. Flammens Højde: 65 m. Synsvidde: 21 Sm. Hvidt, rundt Betontaarn. Fyret er ubevogtet.

**3839. Australien E.-Kyst. Adolphus Channel. Dybder.**

(N. t. M. Nr. 2691. London 1939.)

Nedennævnte Dybder er fundet i de vedføjede Afstande og Retninger fra *Middle Brother*, der ligger paa 10° 42' (40") S. 142° 40' (50") E.:

a. 5,<sub>0</sub> m 6,<sub>1</sub> Sm 163½°.

d. 2,<sub>7</sub> m 5,<sub>3</sub> Sm 168°.

b. 1,<sub>8</sub> m 5,<sub>42</sub> Sm 165½°.

e. 5,<sub>9</sub> m 5,<sub>15</sub> Sm 168½°.

c. 1,<sub>4</sub> m 5,<sub>38</sub> Sm 167°.

(Se Tillæg.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 3840. Danmark. Sundet. Lodstakster.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 50/3612 1938 meddeles, at Hjemrejsepengene vedrørende de Lodsninger i *Øresund*, der er fælles for *danske* og *svenske* Lodser, foreløbig for hele Aaret 1940 opkræves med et Tillæg af 50 pCt. af Grundbeløbet for *Danmarks* Vedkommende og for *Sveriges* Vedkommende uden nogen Forhøjelser.  
(E. f. S. Nr. 50/3612 1938.)

### 3841. Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Ismeldinger samt trykte Isberetninger.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 54/3567 1939, Pkt. 1 meddeles, at den Istjensesten tidligere tildelte Frekvens til Afvikling af Radiosendelser er ændret fra Frekvens 404 k/c (742,6 m) til Frekvens 435 k/c (690 m).  
(E. f. S. Nr. 54/3567 1939. Danske Lods, Side 68).

### 3842. British Dominions. Kolonier og franske Besiddelser. Advarsel med Hensyn til Slukning af Fyr.

(N. t. M. Nr. 2757. London 1939.)

E. f. S. Nr. 43/2873 1939 annulleres og erstattes med:

Opmærksomheden henledes paa, at Fyrene i *British Dominions, Kolonier* og *de franske Besiddelser* kan være slukket eller brænde med reduceret Lysstyrke.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller  
Bog Nr.

#### *England:*

T	Supplement No. 4 to Arctic Pilot, Vol. II.
T	Supplement No. 2 to Baltic Pilot, Vol. III.
T	Supplement No. 6 to Pacific Islands Pilot, Vol. II.
T	Supplement No. 3 to Australia Pilot, Vol. III.
R 1698	England. Dover Harbour.
R 833	Rangoon river and approaches.
R 1975	River Thames entrance. Kentish Knock and the Naze to the Nore.

#### *Tyskland:*

R D 139 Die Elbe von Cuxhaven bis Brunsbüttelkoog.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

### 3843. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 35/1043 og 35/1045. Helsingfors 1939.)

Nedennævnte Fyrskibe er inddraget for Vinterperioden:

*Kemi* c. 65° 21' N. 24° 21' E. *Nahkiainen* c. 64° 36' N. 23° 51' E.

3844. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Lys- og Klokketønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/1044. Helsingfors 1939.)  
Lys- og Klokketønden *Kemi* paa c. 65° 04' N. 24° 19' E. er inddraget for Vinterperioden.
3845. Finland. Finske Bugt. Fyrskibe inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/1040 og 35/1041. Helsingfors 1939.)  
Nedennævnte Fyrskibe er inddraget for Vinterperioden:  
*Helsinki* c. 59° 57' N. 24° 56' E. *Kalbådagrund* c. 59° 58' N. 25° 36' E.
3846. (T). Finland. Finske Bugt. Indløbet til Helsingfors. Gråhara Fyr. Radiofyr ude af Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 35/1042. Helsingfors 1939.)  
*Gråhara* Radiofyr paa c. 60° 06' N. 24° 59' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
3847. Estland. Finske Bugt. Pakri. Farligt Omraade. Advarsel.  
(Meddelelse fra Handelsministeriet den 18. December 1939).  
Det *estniske* Udenrigsministerium har ved Note af 12. December d. A. meddelt, at al Sejlads er forbudt og farlig i Farvandet omkring *Pakri* indenfor et Omraade med følgende Grænser:  
Meridianen 23° 51',<sub>7</sub> E. fra Kysten til Breddeparallelle 59° 21' N., derfra til Punktet 59° 23',<sub>5</sub> N. 24° 02',<sub>5</sub> E., hvorfra Grænsen er Kystlinien tilbage til Meridianen 23° 51',<sub>7</sub> E.  
(Kort Nr. 183 og 182.)

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

3848. Danmark. Sundet. Stubben Kloaktaarn. Telefonkabel udlagt. Advarsel.  
Fra *Kloakoen* paa *Stubben* paa 55° 42' (38") N. 12° 36' (51") E. er udlagt et Telefonkabel tæt forbi N.-Enden af *Stubben* Bølgebryder, videre tæt forbi S.-Enden af Bølgebryderen *W.* for *Stubbeløbet* og derfra til Badeanstalten *Øresund* N. for *10 m-Bassinrt.*  
Skibe advares imod at beskadige Kablet, hvis Beliggenhed vil blive markeret ved Advarselsskilte.  
(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Danske Lods, Side 261. Havnelods, Side 119.)
3849. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom gravede Rende. Oplysning om Dybde og Afmærkning.  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 51/3366 1939 meddeles, at det ved en for nylig foretagen Undersøgelse har vist sig, at Dybden i den gravede Rende ved daglig Vandstand er 2,0 m.  
Afmærkningen paa S.-Siden af Renden ligger i forskellig Afstand fra Ledefvrlinien varierende fra 20 m (den 3. hvide Stage med Halmvisk regnet udefra paa 55° 07' (02") N. 12° 14' (06") E.) til 47 m (den hvide Stage med 2 Halmviske paa 55° 07' (20") N. 12° 15' (05") E.)  
(E. f. S. Nr. 51/3366 1939.)
3850. (P). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærø. Marstal. Fyrbelysning forandres.  
Den 30. December d. A. eller snarest derefter forandres Fyrbelysningen ved *Marstal* Havn, som følger:  
1. De røde, faste Ledefyr, der i Pejling c. S. leder mellem *Marstal* N.-lige Ledefyrlinie og Havnen, forandres til grønne, faste Fyr.

Samtidig flyttes Forfyret paa Dampskibspieren c. 6,30 m W. efter, og Bagfyret flyttes fra SE.-lige Hjørne af Bolværket langs N.-Siden af Baadehavnen til det NE.-lige Hjørne af Bolværket langs S.-Siden af Baadehavnen paa 54° 51' (16") N. 10° 31' (34") E.

2. Det grønne, faste Fyr paa Dampskibspieren c. 22 m 45° fra Forfyrets Plads nedlægges permanent.

(Kort Nr. 170. Danske Lods, Side 566. Havnelods, Side 137 og 138. Fyr-Fort. Nr. 794 og 795).

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

##### 3851. England. The Downs. Vrag.

(Meddelelse fra det britiske Admiraltet den 15. December 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 51° 14' N. 1° 25' E., c. 0,5 Sm 35° fra Deal Pier Fyr.

#### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

##### 3852. Kina. Hongkong. Minefelter. Skibsfartsforskrift.

(B. a. Z. Nr. 289/3753. 's-Gravenhage 1939.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 56/3744 1939 meddeles:

1. Al Sejlads til Hongkong Havn skal foregaa udelukkende ad det E.-lige Indløb via Tathong Channel og Lei U Mun Pass.

2. Minefelter er beliggende i Omraader, der begrænses, som følger:

a) I East Lama Channel. Fra Magazine Island (c. 22° 14',<sup>8</sup> N. 114° 08',<sup>5</sup> E.) over Makong Island til den 49,1 m høje Top af Bjærget Stanley (c. 22° 13',<sup>1</sup> N. 114° 12',<sup>8</sup> E., derfra til Pynten Un Kok (c. 22° 11' N. 114° 09' E., langs Lukchau Island (c. 22° 13',<sup>5</sup> N. 114° 08' E. og endelig til Magazine Island.

b) I Tathong Channel. Fra Hak Kok Kok Tau (Cape Collinson), der ligger paa c. 22° 16' N. 114° 15' E. i E.-lig Retning til Titcham Chau, derfra i Retning 136° til 22° 14' 00" N. 114° 18' 30" E., derfra i Retning 240° til Tailong Head (Cape d'Aguilar), der ligger paa c. 22° 12',<sup>5</sup> N. 114° 15',<sup>5</sup> E., og derfra N. paa langs Kysten til Hak Kok Tau.

(E. f. S. Nr. 56/3744 1939.)

## Ekstra Tillæg.

### Danmark.

##### 3853. Indskærpelse af Sejladsregler.

Paa given Foranledning indskærpes Bestemmelserne i Efterretninger for Søfarende Nr. 52 af 20. November, hvorefter al Sejlads uden for de afmærkede Gennemsejlsrender er forbudt:

i Store Bælt mellem Breddeparallelernerne 54° 50',<sup>5</sup> N. og 54° 47',<sup>5</sup> N. og

i *Lille Bælt* inden for et Omraade, der mod N. begrænses af en Linie fra Fyret paa *Mommark* Havns Dækmole til *Skjoldnæs* Fyr og mod S. af en Linie fra *Gammel Pol* Fyr til Pladsen  $54^{\circ} 54',_5$  N.  $10^{\circ} 09',_5$  E. og derfra af Breddeparallelens  $54^{\circ} 54',_5$  N. til Kysten af *Ærø*.

Det tilføjes, at Sejlads inden for de nævnte forbudte Omraader er forbundet med ubetinget Livsfare.

I Taage og usigtbart Vejr tilraades det at ankre i god Afstand fra de spærrede Omraader, indtil Sejlanvisning eller Lods kan faas fra de patrouillerende Orlogsskibe eller af Lodskutterne.



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

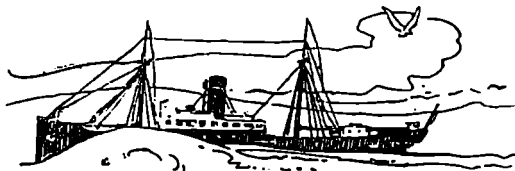
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



FUEL & DIESEL  
OIL

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN

Kapacitet: 450 Tons pr. Time

St. Annæ Plads 5.

København K

TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: ANGLIRAN



DET FØRENDE OLIE KOMPAGNI



NEW EDITION

## Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESSELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## + DANSKE HAVNE +

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langellniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engluve Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,6 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Selvfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 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 Skibsforbrugsstoffer o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Moderat Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrugsstoffer, 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. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Laddning. I Frihavnen besørger Losning og Laddning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 15.600 Tons. Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværktøjet), 8 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trækhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskerhavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtebønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 8 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 8 Kr. pr. Ton, Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af berøvede Firmier til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Firlager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 8,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Selvfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partisalningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Afiale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Laddning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsskrift: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsbyggerier og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havneafgift for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. beholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løds ved Havnen og i Fyrskebet »Lappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Afiale. Ballastp. 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzer's Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,80 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 6 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Dump- og Motor-skibe 40 Øre. for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsering, uforud. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Specifirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhallingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Løds). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. bver Gang Slinger benyttes. Losning- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dubb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 52

TORS DAG 28. DECEMBER 1939

46. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### VED AARETS SLUTNING

Et Aar er paany gaact, men hvilket Aar! Det triste og uhyggeligste, vi vel hidtil har oplevet, fordi det har bragt tragiske Overraskelser og blodige Begivenheder i en saadan Overflod, at Ønsket om Fred og fredelige Forhold bliver bestandig stærkere, som det samtidig synes at blive en fjern Drøm. Inlet har dog virket stærkere end de sidste Ugers blodige Dyst i Finland, hvor et lille heltemodigt Folk forsvarer sig med en maaske i Verdenshistorien enestaaende Tapperhed, og der er vel næppe det Menneske, hvis han ikke er hildet i Partifanatisme, som ikke glædes over denne Tapperhed midt i alt det triste, der ellers kommer Bud om. Overfaldet paa Finland var den mest tragiske Begivenhed, og nu er det ligesom Finernes heltemodige Forsvar af deres Land, deres Frihed og deres Ære, deres Hjem og deres kære er det eneste Lyspunkt i en mørk Tid. De har vist Verden et lysende og glørværdigt Eksempel, vist Verden, hvordan man forsvarer sit Land.

Men for disse Helte vil vi ikke glemme vore egne, der har udstaaet den haarde Dyst ikke blot mod det »sortladne Hav«, men ogsaa mod Miner og Torpedoer. Det er ikke mindre heroisk paa den Maade at sætte Livet i Vove for sit Land, og de danske Søfolk fortjener og faar da ogsaa hele Nationens Tak herfor. 100 danske Sømænd har efter alt at dømme allerede ofret Livet i denne Krig, og ingen kan jo sige, hvornaar den hører op. I 100 Hjem har den bragt Sorg og Fortvivlelse, men hvor der kan hjælpes og hvor der kan lindres, gøres det og vil der blive gjort det. Samtidig søger man ved paa alle mulige Maader at forøge Sikkerhedsforanstaltninger at hindre eller i det mindste forringe Katastrofen, der truer.

Overfor disse Problemer bliver alt andet naturligtvis smaat og uvæsentligt. Verden i Dag er ond og den har i særlig Grad vendt sig mod de smaa, neutrale Lande, der kun ønsker ét: at forblive udenfor Opgøret mellem de store. Vi kan have vore Anskuelse, vore Haab og vor Tro, men udadtil er vi neutrale, og ingen kan bestride, at vi fører en ligelig Neutralitetspolitik. Vi forventer derfor ogsaa den nødvendige Forstaaelse af vore Forhold i de forskellige krigsførende Lande, men det er unægtelig den, det kniber med, efterhaanden som Krigen skrider frem og Fanatismen stiger.

Lad os imidlertid paa Tærsklen til det nye Aar haabe, at 1940 maa blive bedre end sin Forgænger — et beskedent Ønske, som der alligevel ikke er større Chancer for skal gaa i Opfyldelse. Tværtimod synes alt at tyde paa, at det nye Aar vil blive det store Opgørets Aar, hvor to Systemer skal udkæmpe deres Gigant-Kamp om, hvem der skal sejre. I denne Kamp kan vi ikke være ligegyldige Tilskuere, og vi er det heller ikke, vi haaber og tror paa Rettens Sejr, vi haaber og tror, at Resultatet denne Gang vil blive en retfærdig Fred. Maatte den blot komme snarest!

### »JÆGERSBORG«

Desværre maa man nu ikke blot befrygte, at der er tilslødt den danske Handelsflaade en ny Ulykke, en Katastrofe, der antagelig har kostet et helt Skibs Besætning — 18 Mand — Livet, men omtrent regne med som givet, at det er Tilfældet. Der er i Nord-

søen fundet en Redningsflaade med et Lig fra den paagældende Damper. Dermed har Krigen medført 100 danske Sømænds Død, endnu inden Aaret sluttede. Skibet, der her er Tale om, er C. K. Hansens Damper »Jægersborg«, der forlod København Torsdag den 14. December paa Rejse til Leith i Skotland med en Last Landbrugsprodukter, og siden har man intet hørt til den.

Der er derfor desværre størst Sandsynlighed for, at »Jægersborg« er gaact ned i Nordsøen efter en Minesprængning eller Torpedering. Eftersøgningen fortsættes det længst mulige, men Haabet svinder naturligvis for hver Dag, der gaar.

»Jægersborg«s Besætning bestod af følgende:

Kaptajn N. J. Nielsen, født 29/6 1879, Skattergade 42, Svendborg.

1. Styrmand Johs. C. Petersen, 4/11 1896, Græsvænget, Marstal.

2. Styrmand J. M. Jørgensen, 23/4 1903, P. Rørdamsvej 40, Lyngby.

1. Mester A. Schubert, 30/5 1878, Mimergade 112, København.

2. Mester A. H. Aschenberg, 15/8 1886, Benzonsvej 19, København.

3. Mester O. Larsen, 13/7 1918, Terslev Skole pr. Haslev (fundet som død paa Redningsflaaden).

Hovmester V. H. Nielsen, 1/4 1905, Baggessengade 37, København.

Kok Gullø Gerson, 22/1 1912, Østergade 26, Bogense.

Dreng E. Jensen, 30/7 1920, Møllevangs Allé 18, Aarhus.

Matros K. M. Kühnau, 29/6 1905, Søndergade 18, Allinge.

Matros K. Schlabs, 30/4 1906, Kragssbjergvej 40, Odense.

Letmatros S. L. Bergstrøm, 24/1 1911, Storgaten 10, Hernøsand.

Letmatros A. S. Christensen, 21/1 1920, Vordingborgvej 17, Næstved.

Letmatros M. Jørgensen, 1/6 1920, Herlufmagle Skole.

Ungmand P. Larsen, 5/11 1923, Gl. Jernbanevej 22, Valby.

Donkeymand C. M. N. Rasmussen, 2/10 1909, Damhusvej 50, Odense.

Fyrhøder H. E. Andersen, 2/4 1900, Nørre Allé 13 a, København.

Fyrhøder Knud Pedersen, 12/11 1914, Hothersplads 9, København.

Kaptajn Niels Johannes Nielsen fyldte i Sommer 60 Aar. Han kom i 1893 til Søs og sejlede med Sejlskibe fra Svendborg. I 1902 afsluttede han sin Navigationseksamen i Svendborg og kom samme Aar ud med en af Det Forenedes Baade. Efter i nogle Aar at have sejlet med Sejlskibe fra Svendborg og Rederiet Hecksher & Søns Baade, traadte han ind i C. K. Hansens Rederi, først som Styrmand i Damperen »Børglum«.

I 1931 blev Kaptajn Nielsen Fører af »Skanderborg« og efter at have ført forskellige af Selskabets Baade, kom han for et Par Aar siden om Bord i »Jægersborg«. Han havde sit Hjem i Svendborg.

1. Styrmand Johannes C. Petersen, 43 Aar gammel, er ogsaa gift og havde sit Hjem i Marstal.

1. Mester Adolf Schubert var en meget særpræget Personlighed, kendt i vide Kredse.

100 Mand er saaledes ofret paa Krigens Alter, og uden at vi endnu kan se nogen Lysning forude.

## SIKRINGEN AF DANSKE SKIBES BESÆTNINGER

Handelsministeriet har udsendt officiel Meddelelse om forskellige af de nye Sikkerheds-Foranstaltninger, hvorigennem man søger i størst mulig Grad at sikre danske Skibes Besætninger i Farten over Nordsøen.

Det ene af de Forhold, hvorom der her er Tale, er en Henstilling fra Handelsministeriet til Rederierne om, at der træffes Foranstaltninger til at sikre, at ethvert dansk Skib under Rejse over Nordsøen er i Følge med mindst eet andet Skib hjemmehørende i et neutralt Land.

Det bemærkes, at det ikke specielt kræves, at danske Skibe skal være i Følge med danske Skibe — Følgeskab med f. Eks. svenske eller norske Skibe gør samme Nytte.

Dansk Dampskibsrederiforening har allerede opstillet en Besejlingsplan, hvorigennem det gøres muligt, at danske Skibe kan faa Følgeskab over Nordsøen, hovedsagelig naturligtvis med andre danske Skibe.

Ordningen er forsaavidt allerede i Gang. Det vil medføre visse Forsinkelser, idet Skibene i mange Tilfælde kommer til at vente paa hinanden, baade paa denne Side af Nordsøen og paa den anden. Og det vil ogsaa derigennem betyde forskellige Fordyrelser og Merudgifter — men Ordningen vil blive gennemført.

Videre foreligger der en ministeriel Bekendtgørelse, der paabyder Gennemførelsen af forskellige yderligere Sikkerhedsforanstaltninger om Bord paa de danske Skibe.

Nyordningen skal træde i Kraft fra 1. Januar 1940.

Hovedpunkterne deri er følgende:

I Skibe paa over 500 Tons, der anvendes i Fart paa Nordsøen, skal der ud over det allerede nu foreskrevne Redningsmateriel findes een eller flere Redningsflaader, tilstrækkelige til i Skibe paa under 1000 Tons brutto at optage mindst Halvdelen af Besætningen, og i Skibe paa over 1000 Tons at kunne tage hele Besætningen.

Det kan i en Sidebemærkning anføres, at hver saadan Redningsflaade som Regel vil kunne tage 18—19 Mand, i visse Tilfælde op til 24 Mand. Og at Besætningen paa det sikkert overvejende Flertal af de danske Dampere i Nordsøfart er paa fra 17—18 Mand op til 25—27 Mand.

Med de nye Bestemmelser om Redningsflaaderne skulde der derefter paa Skibene paa over 1000 Tons forefindes dels paa hver af Skibets Sider et Sæt Redningsbaade, tilstrækkelige til hvert Sæt for sig at tage Skibets samlede Besætning, dels Redningsflaader i saa stort Antal, at de kan tage 2 Gange Skibets Besætning, dels endelig en Motorbaad.

Den nu foreliggende Bekendtgørelse bestemmer videre, at ud over den for Redningsbaade og -flaader foreskrevne Udrustning skal samtlige Baade, der indgaar i Redningsmateriellet, derunder ogsaa Motorbaad og Redningsflaader, i Skibe til europæisk Fart, altsaa ogsaa Middelhavet, Sortehavet o. l., være udstyret med Forbindskasse, kraftig elektrisk Lomme- eller Haandlygte, begge Dele i vandtæt Beholder, en kraftigtlydende Fløjte og en Kapøkse. Desuden skal i de nævnte Skibe samtlige Baade være udstyret med selv-tændende Blus, der tænder, naar Baaden flyder, og med et Nationalflag af passende Størrelse.

Samtlige Flaader skal være forsynet hver med 3 Sæt Regntøj og 3 islandske Trøjer, anbragt i vandtæt Beholder, en Stage med Nationalflag og en 10 m lang Græs-Kasteline. Denne sidste flyder paa Vandet og er beregnet til at kaste ud f. Eks. til een eller anden af Besætningen, der svømmer i Nærheden af Redningsflaaden.

Det bestemmes videre, at den hidtil foreskrevne Beholdning af Levnedsmidler og Beklædningsgenstande skal under Sejlads paa Nordsøen være anbragt i selve Baadene. Og endelig pointeres det, at Øvelser med Redningsbaade skal foretages om Bord i det Omfang, der bliver Anledning til.

Gennem de saaledes truffne Foranstaltninger mener man, at der fra Myndighedernes Side er truffet saa vidtgaende Sikringsforanstaltninger, som det under de givne Forhold er muligt at praktisere.

## DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Danmarks Indførsel har i November Maaned haft en Værdi af 177.2 Mill. Kr. mod 143.8 Mill. Kr. i Oktober og 150.5 Mill. Kr. i November i Fjor. Stigningen i Importen i Forhold til i Fjor skyldes især Kul, Koks og Briketter, der er steget med 10 Mill. Kr., Petroleum, Benzin og anden Brændselolie, der er steget med 6 Mill. Kr., Jern og Staal (3 Mill. Kr.) og Metervarer m. v. (4 Mill. Kr.), men ogsaa for en Række andre Varer har der været betydelige Stigninger. Derimod er Indførselen af Frø, Nødder og Kærner til Oliepresning, Gødningstoffer, Automobilet etc. gaaet en Del tilbage.

Hovedparten af Stigningen i Importværdien maa tilskrives de stedfundne Prisstigninger, men der er dog af en Række vigtige Varer indført større Mængder end i Fjor.

Udførselen havde en Værdi af 134.7 Mill. Kr. i November mod 118.0 Mill. Kr. i Oktober og 123.4 Mill. Kr. i November i Fjor. Merindførselen har herefter været 42.5 Mill. Kr. i November i Aar.

I Tiden Januar—November d. A. har Værdien af Indførselen ialt andraget 1574.2 Mill. Kr., medens Udførselen i samme Tidsrum har andraget 1433.9 Mill. Kr. Der foreligger saaledes for de første 11 Maaneder af Aaret en Merindførsel paa ialt 140.3 Mill. Kr. mod en Merindførsel paa 96.8 Mill. Kr. i det tilsvarende Tidsrum af 1938.

## DE TO MARINEATTACHÉER

Det blev forleden besluttet af Hensyn til de forhaandenværende Forhold, at Danmark skulde sende Marineattachéer til de to Hovedstæder, London og Berlin. Den tidligere Direktør for Ø.K.s Skibsfdeling, Kommandørkaptajn, Baron *Niels Juel-Brockdorff* skal være Marineattaché i London og Kommandørkaptajn *K. H. Kjølser* i Berlin.

Den nuværende Krig har grebet saa dybt ind i den danske Skibsfarts Interesser, at det kun er naturligt, at man har besluttet at sende Marineattachéer til London og Berlin, hvor de skal varetage vor Skibsfarts Interesser og forhandle forskellige Problemer med de interesserede Parter.

Af de to Marineattachéer er Kommandørkaptajn, Baron N. Juel-Brockdorff baade den ældste og den kendteste, i det mindste i Søfartskredse.

Baron Juel-Brockdorff begyndte sin Karriere i den danske Marine, men traadte i en forholdsvis ung Alder ind i Ø.K., hvor han nogle Aar sejlede som Kapltajn paa forskellige Ruter. Han førte Skoleskibet »København« paa dets lange Jordsomsejling. Senere blev han Direktør for Ø.K.s Skibsfdeling — en Stilling, han forlod for kort Tid siden. Baron Juel Brockdorff har stor Indsigt i Marine- og Koffardispørgsmaal, og vil saaledes kunne gøre fortrinlig Fyldest paa den vanskelige Post.

Kommandørkaptajn Kjølser var under Verdenskrigen som Premierløjtnant af Udenrigsministeriet i to Perioder udsendt til Gesandtskabet i Berlin og Generalkonsulatet i Hamburg. Han har endvidere i nogle Aar fungeret som Adjutant hos Kronprinsen.

De to Marineattachéer er anmeldt baade som Marine- og som Luftfartsattachéer.

## FRAGTRATETALLET FOR NOVEMBER

Fragtratetallet for November er af Statistisk Departement beregnet til 375 imod 367 for Oktober. Tallet er beregnet med Fragtniveauet i 1935 som Basis.

Departementet tilføjer, at paa Grund af Fragtmarkedets Desorganisation siden Krigsudbruddet og Umuligheden af at fremskaffe Oplysninger af samme Artethed og Sikkerhed som tidligere kan det beregnede Indekstal for November 1939 kun med Tilnærmelse tages som Udtryk for Fragtniveauets Højde.

For det sidste Aar har Fragtratetallet været:

Aaret 1935 gnst. ....	100
Oktbr. 1938 .....	128
Novbr. — .....	127
Decbr. — .....	127
Januar 1939 .....	125
Febr. — .....	123
Marts — .....	123
April — .....	122
Maj — .....	128
Juni — .....	128
Juli — .....	129
August — .....	134
Septbr. — .....	295
Oktr. — .....	367
Novbr. — .....	375

Som det vil ses, er Fragtratetallet kun steget 8 Points i November, idet de fleste Rater har ligget saa nogenlunde uforandret i Maanedens Løb.

## MEDDELELSER FRA DANSK

## Besejling af Elben

Der er udstedt en hamburgsk Politiforordning af 28. November, der supplerer Politiforordningen af 1. September d.A. om Lodstvang paa Elben.

Det hedder deri:

*Polizeiverordnung zur Ergänzung der Polizeiverordnung über Lotsenzwang auf der Elbe von See bis Hamburg.*  
Vom 28. November 1939.

Auf Grund des § 2 der Verordnung zur Übertragung polizeilicher Befugnisse auf der Unterelbe an die Wasserstrassendirektion (Reichswasserstrassenverwaltung) Hamburg vom 28. April 1937 (Reichsministerialblatt Seite 201) wird zur Ergänzung der Polizeiverordnung über Lotsenzwang auf der Elbe von See bis Hamburg vom 1. September 1939 (Hamburgisches Verordnungsblatt Seite 132) folgende Polizeiverordnung erlassen:

## § 1.

Schiffe der Kriegsmarine und der Verwaltungen des Reichs, der Länder und Gemeinden unterliegen nicht dem Lotsenzwang.

Der Reichsstatthalter in Hamburg — Wasserstrassendirektion — kann auf Antrag einzelne sonstige Schiffe für eine bestimmte Fahrt oder allgemein von dem Lotsenzwang befreien (Freifahrten), wenn Kapitän und Besatzung in nautischer Beziehung und im Hinblick auf die Reichsverteidigung keinen Anlass zu Bedenken geben.

## § 2.

Über die Berechtigung zu Freifahrten (§ 1 Abs. 2) stellt der Reichsstatthalter in Hamburg — Wasserstrassendirektion — einen Ausweis aus, der auf Schiff und Kapitän lautet und nicht übertragbar ist. Der Kapitän ist verpflichtet, bei Freifahrten den Ausweis an Bord zu haben und ihn auf Verlangen den Beauftragten der Reichswasserstrassenverwaltung, der Wasserschutzpolizei und der Hafenverwaltung vorzuzeigen.

## § 3.

Jede nach Ausstellung der Ausweises eintretende Veränderung in der Besatzung des Schiffes ist dem Reichsstatthalter in Hamburg — Wasserstrassendirektion — vom Kapitän unverzüglich anzuzeigen.

## § 4.

Die Befreiung vom Lotsenzwang ist jederzeit widerruflich, ohne das durch den Widerruf Schadensersatzansprüche begründet werden.

Der Ausweis (§ 2) ist nach Widerruf der Befreiung unverzüglich an den Reichsstatthalter in Hamburg — Wasserstrassendirektion — zurückzugeben. Nach erfolgtem Widerruf dürfen auf Grund des Ausweises keine Freifahrten mehr unternommen werden.

## SVENSK CLEARING MED ENGLAND

Under de svenske Forhandlinger med England er Under fra engelsk Side blevet stillet Krav om, at den Sterling-Indtægt, som Sverige faar gennem sin Vare-Eksport og en Række andre kommercielle Transaktioner overfor England, i første Række skal anvendes til Betaling for svensk Import fra det britiske Imperium, og fra svensk Side er man gaaet ind paa et Clearing-Arrangement overfor England. De paagældende svenske Sterling-Beløb indbetales paa svensk Konto i England som »Special-Pund«, der ikke kan sælges paa det internationale Valutamarked. Disse »Special-Pund« kan derimod kun anvendes til Betaling fra Sverige til det britiske Imperium, — dog med Undtagelse af Canada, Newfoundland og Hongkong.

## DØDSFALD

Tidligere Trafikminister *N. Fisker* er død, 53 Aar gammel, og det er ikke blot dansk Politik, der dermed mister en af sine Forgrundsfigurer, men det danske Samfund mister en af sine betydelige Mænd. Han var absolut ikke doktrinær, tværtimod var han den fødte Forhandlingens Mand, og han har uden Tvivl slidt sig op i det offentlige Livs Tjeneste, saaledes at han døde i en forholdsvis tidlig Alder. For Danmarks Trafikvæsen har han haft sin store Betydning, og selvom han kun sjældent direkte beskæftigede sig med Skibsfartsproblemer, har hans Virke ofte været af sideløbende Karakter og vist ham som en dygtig Realiteternes Mand.

## DAMPSKIBSREDERIFORENING

## § 5.

Zu widerhandlungen gegen diese Polizeiverordnung werden mit Geldstrafe bis zu 150 RM. oder mit Haft bis zu 6 Wochen bestraft, sofern nicht nach anderen Bestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

Hamburg, den 28. November 1939.

*Der Reichsstatthalter in Hamburg*  
— Wasserstrassendirektion —

## Kontrol med Skibsladninger fra Port Said

Gesandtskabet i Kairo har gennem Vicekonsulatet i Port Said modtaget følgende Oplysninger fra de derværende Kontrabandekontrolmyndigheder om Klareringen af danske Skibe, der afgaar fra Port Said til Gibraltarr: Saafremt et Skib skal anløbe en neutral Havn paa Vejen til Gibraltarr, vil Kaptajnen blive anmodet om at underskrive en Erklæring om, at der ikke vil blive udloset andet af Ladningen, end hvad der i Henhold til Skibspapirerne er bestemt for den paagældende Anløbshavn.

Skibsmanifestet for al Ladning, som skal indtages i Ægypten, skal — med Angivelse af Modtagerens Navn — indgives til Kontrabandekontrolmyndighederne, inden Ladningen bringes ombord.

Kontrabandekontrolstationen i Port Said fremsender alle nødvendige Oplysninger til Gibraltarr. Saafremt ingen Del af Ladningen udlosses i en Anløbshavn mellem Port Said og Gibraltarr, vil Udklareringen i Port Said sædvanligvis være at anse for en tilfredsstillende Garanti over for Kontrabandekontrolmyndighederne i Gibraltarr til Klarering af Skibet for Rejse til næste Anløbshavn eller Kontrolstation.

## Kontrabandestation i Aden

Handelsministeriet meddeler i Forbindelse med tidligere udsendte Meddelelser vedrørende den britiske Kontrabandekontrol:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra Gesandtskabet i London modtaget Indberetning om, at det britiske Ministerium for økonomisk Krigsførelse har meddelt, at der nu er etableret en Kontrabandekontrolstation i Aden. Det anføres, at det vil være hensigtsmæssigt, at ogsaa Skibe, som er paa Rejse ud af det røde Hav med Ladning af tysk Oprindelse, eller som er tysk Ejendom, anløber denne Kontrolstation for Undersøgelse.

## Minefaren i vore Bælter

Marineministeriet har paa given Foranledning udsendt en Meddelelse, hvori man indskærper Bestemmelserne om, at al Sejladts uden for de afmærkede Gennemsejlingsrender i Storebælt er forbudt. Det tilføjes, at Sejladts inden for disse forbudte Omraader er forbundet med ubetinget Livsfare.

I Taage og usigtbart Vejr tilraades det at ankre i god Afstand fra de spærrede Omraader, indtil Sejlansvisning eller Lods kan faas fra de patrouillerende Orlogsskibe eller af Lodskutterne.

#### Anløb af Venezuelas Havne

«Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela» for 5. September d. A. indeholder Dekret Nr. 125 s. D., i hvilket det forbydes Skibe af en hvilken som helst fremmed Nationalitet at betjene sig af Meddelelsesmidler af enhver Art i venezuelanske Havne og territoriale Farvande. Ved Skibenes Ankomst afbrydes deres Antenner, og deres Radiostationer forsegles under Opholdet i territoriale Farvande, saaledes at Anvendelse af Stationerne umuliggøres.

#### Paravaner paa hollandske Handelsskibe

Det meddeles, at Holland forbereder Paravaner til Beskyttelse af Handelsskibe mod Miner. 30 Staalparavaner

blev bestilt i Midten af September i Tyskland, medens andre laves i Holland selv. Forsvarsminister *van Kleeffens* erklærer, at det ikke er umuligt, at de hollandske Skibsfartsselskaber vil bestille flere Paravaner i England, Frankrig og Italien.

#### Forbud mod udenlandske Skibes Anvendelse af Radio i britiske Farvande

Det britiske Admiralitet har ifølge telegrafisk Indberetning fra Gesandtskabet i London udstedt en Bekendtgørelse, der slutter sig til »The Wireless Telegraphy (Ships) Order, 1939«, og i Henhold til hvilken det er forbudt fra udenlandske Skibe, der opholder sig i britiske Territorialfarvande, at udsende Meddelelser ved Benyttelse af traadløs Telegrafi eller Telefoni undtagen i Nødssituationer.

Undtaget er dog Meddelelser, der sendes britiske Radiostationer til Viderebefordring. Saadanne Meddelelser maa dog kun udsendes paa Engelsk eller Fransk eller i international Kode.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Sømandens Julefest

For 14. Gang afholdt Prins Valdemar og Prinsesse Marias Fond i Fredags »Sømandens Julefest«, der er indstiftet af Fondens afdøde Æresmedlem, Skibsreder P. Herkind, West Hartlepool, som en Tak til dem, der er gaaet i Land for godt, for deres Arbejde i Danmarks Tjeneste.

Julemaaltidet holdtes i nøjeste Overensstemmelse med Stifterens Fundats, som et hyggeligt, hjemligt Familiemaaltid, hvor Stemningen som altid var smuk og festlig. Efter Julemaaltidet afholdtes den smukke Julefest, der i Aar overværedes af Fondens Ærespræsident, Viceadmiral G. C. Amdrup, som Repræsentant for Fondens Protektor, Prins Georg af Grækenland. Der var velvillig Assistance af Operasangerinde Willie Hagbo-Petersen og kgl. Operasanger Georg Leight. Festtalen holdtes af Sognepræst Otto Mundt, og der oplæstes en Række Hilsener, som var indløbet fra et betydeligt Antal danske Skibe i Part.

### Søforhør

I Sø- og Handelsretten blev Søforhøret ang. Damperen »Scotia«s Torpedering genoptaget, da De forenede Kulimportørers anden Damper »Hafnia«, der var i Følge med »Scotia«, var kommet hjem. Af en Rapport fra Damperen »Hafnia« fremgik, at den vagthavende paa Broen, 2. Styrmand, havde hørt en Eksplosion paa »Scotia«. Man kunde ikke se »Scotia«, men fra Vandet hørtes Nødraab, og man saa et Par Blink, der viste sig at være Projektørlys fra en Undervandsbaad, der to Gange løb langs Siden af »Hafnia«. Man forsøgte at komme i Forbindelse med U-Baaden ved at afgive Morsesignaler, men disse blev ubesvaret.

Ved Daggry fortsattes Eftersøgningen uden Resultat. Kl. 12,35 blev der holdt Skibsraad, og da man mente, at der var gjort alt, hvad man kunde for at finde overlevende fra »Scotia«, besluttede man at fortsætte Rejsen.

Føreren, Kaptajn C. H. Ravn, forklarede, at han var sikker paa at have set U-Baaden, som forøvrigt blev set af hele Besætningen. Særlig anden Gang saas den ganske tydeligt, skønt den ikke havde Lanterne eller Lys tændt.

### Ekstraordinær Generalforsamling i A. P. Møllers Rederier

Rederiet A. P. Møllers to Selskaber, »Dampskibsselskabet af 1912« og Dampskibsselskabet »Svendborg«, har indkaldt til ekstraordinære Generalforsamlinger, der afholdes henholdsvis i Dampskibsrederiforeningen den 30. December og i Svendborg den 29. December.

Dagsordenen er ens for begge og lyder paa Vedtægtsændringer og Godkendelse af Omflytning af Fonds.

### Nyt Sømandslegat

Der foreligger officiel Meddelelse om, at Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har stadfæstet den under 1. September i Aar oprettede Fundats for »Fhv. Skibskaptajn Knud Valdemar Dahl og Hustru Sophie Dahls Legat«.

Legatets Kapital bestaar af Obligationer til en paalydende Værdi af 92,152 Kr.

Aktiverne forsynes med Forbudspaategning af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Legatet bestyres af Bestyrelsen for »Dansk Styrmandsforening«, stiftet 27. Januar 1907. Regnskabet revideres af Foreningens Revisorer og godkendes af Generalforsamlingen. Legatportionernes Størrelse og Udbetalings tid overlades til Bestyrelsens nærmere Bestemmelse. Renterne vil være at anvende til Hjælp for ældre trængende Styrmand, idet Styrmand fra Ærø, Thurø, Langeland samt de øvrige sydfynske Øer skal have Fortrin.

### Aalborg Havn skal udvides

Aalborg Byraad har behandlet en Trearsplan, udarbejdet efter Ønske af Byraadet Havneudvalg af Havneingeniør Mortensen. Planen omfatter Nyanlæg ved Aalborg

Havn til et samlet Beløb af 1,57 Mil. Kr., der skal tilvejebringes ved Laan.

Planens vigtigste Punkter er Udbygning af Aalborg nye Fiskerihavn, Bygning af ca. 300 m Bolværk og Opførelse af den nye Administrationsbygning til Havnevæsenet samt Opførelse af et nyt Pakhus til D. F. D. S.s Ruteskibe paa Københavns-Farten.

Planen omfatter desuden omfattende Sporanlæg paa Havnen.

### Russisk Flyverangreb paa finsk Damper

En finsk Damper paa 1200 Tons er indkommet til en Norrlands-Havn efter lykkeligt at have undsluppet et Angreb fra russiske Flyvemaskiner i Bottenhavet.

Det var spændende Minutter, sagde Kaptajnen. Vi forlod finsk Havn ved 12-Tiden og havde vel sejlet en Times Tid, da 6 russiske Flyvemaskiner pludselig dukkede frem af Skyerne. Sigbarheden var iøvrigt god, og Vejret var stille, men det lykkedes ikke Russerne at ramme os med nogen af de 15 Bomber, som de kastede. De fleste af dem faldt ca. 100 Meter agter for os. En af Bomberne faldt imidlertid paa et Skær, som vi netop passerede, og en formelig Stenregn haglede ned over os, men ingen af Besætningen, som bestaar af 20 Mand og 3 Kvinder, saaredes. Russerne fløj temmelig højt, og Angrebet fandt Sted paa finsk Territorialfarvand.

### »Marie« af Sønderborg sunket

Motorskibet »Marie« af Sønderborg er sunket ud for Rudkøbing. Skibet var kort forinden afaaet derfra med en Ladning Kul til Sønderborg. Strømmen tog Skibet, saa det tørnede Grunden. Det blev læk, og Skibets Fører, Kaptajn Beiner, og hans Medhjælper prøvede at holde Skibet flydende ved at pumpe, men det lykkedes ikke. Skibet sank, og de to Mand kom i Skibets Baad. Kun Skibspapirerne reddedes. Skibet staar paa Grunden med Mastetoppen over Vandet.

### Engelsk Tankdamper mineramt

Den britiske Tankdamper »Dositia« (8053 Tons) er blevet mineramt udenfor Englands Østkyst, men er naaet i Havn ledsaget af en Bjergningsdamper. Skibets Besætning paa 40 Mand er saa vidt vides i god Behold efter Eksplosionen.

### Norsk Damper minesprængt

Kaptajnen paa Damperen »Rudolf« af Oslo meddeler, at Skibet om Morgen den 21. December blev minesprængt 58 Grader 7 Min. nordlig Bredde, 1 Grad, 32 Min. østlig Længde. Kaptajnen og 7 Mand er fra en Redningsbaad taget op af Damperen »Bjerka« af Oslo. »Rudolf« var paa 1400 Tons dw. Kaptajnen udtaler i sin Meddelelse til Rederiet, at den anden Redningsbaad med Resten af Besætningen, 6 Mand, var i god Behold, og der er dygtige Søfolk ombord, saa han gaar ud fra, at de er reddet, hvilket ogsaa viste sig at være Tilfældet.

### Kvæsthusbroen

Efter at Københavns Havnevæsen med en Bekostning af ca. 2 Millioner Kr. har foretaget en fuldstændig Ombygning af Kvæsthusbroen, har Havnevæsenet udarbejdet en Pjece, hvori omtales dels den historiske Udvikling og dels den nu tilendebragte Ombygning af Broen og dens Omgivelser, hvorved der er skabt moderne og stærkt forbedrede Vilkaar paa dette Knudepunkt for Vare- og Persontrafikken mellem Provinshavnene og Hovedstaden.

Det hedder deri bl. a.:

Da man maatte se hen til, at Udviklingen i Stykgodsomsætningen saavel som i Passagertrafikken ved Kvæsthusbroen vilde udvides, og da tillige Kvæsthusbroens Bolværkers Forsyningsledninger for Gas og Vand samt de

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Julehelligdagene medførte ingen Afslappelse i Efterspørgslen efter Tonnage, men Forretningernes Antal har selvfølgelig været noget ringere. Rateniveauet er stadig meget fast, og i visse Trades er Tendensen stigende.

I de af den engelske respektive franske Regering kontrollerede Trades har der været temmelig stor Forretning paa Basis af Maximalraterne.

Fra River Plate er der igen sluttet Tonnage til Danmark til \$14.-, hvilket er den af det danske Fragtnævn fastsatte Rate. Til Norge og Sverige ligger Raterne paa samme Niveau, hvorimod der til Holland/Belgien betales ikke mindre end \$22.-.

Markederne fra Østkysten af Nordamerika er stadig aktive. Rateniveauet er nærmest uforandret. Paa net Charter fra Northern Range til U.K. er sluttet til den uforandrede Rate af 38 cents. For Scrapjern U.S. Atlantic/Japan kan stadig placeres Januar Tonnage til \$14.-. Kul Hampton Roads/Buenos Aires sluttedes til \$6.25, men prompt Tonnage kan antagelig i Dag faa nærmere \$7.-.

Der er stadig god Efterspørgsel efter Sukker fra Vestindien til Europa. Til England/Frankrig er disse Rater jo fastlagte af den engelsk/franske Befragtningskomité, under hvilket dette Marked sorterer. Til neutral Havn Holland/Belgien indikeres \$22.-.

Pacifickystmarkederne viser stadig ret god Efterspørgsel efter Lumber, saavel til Australien som til Sydafrika til uforandrede Rater. I Transpacifcarten forsøger Befragterne at trykke Rateniveauet, idet de ventler, at Udløbet af den amerikansk/japanske Handelstraktat den 26. Januar vil medføre en stærk Tilbagegang i Efterspørgslen af Tonnage i denne Fart, men der kan stadig placeres et enkelt Skib, som kan

give 25. Januar Anullering for Scrapjern fra Pacifickysten til Japan til omkring \$12.-; iøvrigt er der Forlydender fremme om, at Amerikanerne og Japanerne er blevet enige om at optage Underhandlinger om Afslutning af en ny Handelstraktat, og hvis disse Underhandlinger forløber hurtigt, vil der højst sandsynligt blive stærk Efterspørgsel fra Pacifickysten til Japan igen.

Paa Østens Markeder cirkulerer der stadig en stor Del Ordre, men det er stærkt begrænset, hvad man hører om faktiske Afslutninger. Sukker fra Philippinerne til Nordstaterne indikerer \$10.- à \$10.50 for Februar Lastning. Ris fra Kolsichang er sluttet til \$11.- til Peru med Option af Losning Vestindien til \$14.50. For Sukker fra Java til Holland er betalt 110/-. De europæiske Markeder har været temmelig stille paa Grund af Julehelligdagene, idet Rederne i disse relativt korte Trades som Regel i god Tid disponerer deres Skibe før de mange Helligdage. Raterne for Kul og Koks fra England til Danmark er blevet noget forhøjede, men der var heller slet ikke noget Forhold mellem de Rater, der betales til Danmark, og de Rater, som man kunde opnaa til Norge og Sverige.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen stadig god. Timecharter trip across Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Holland/Belgien betales med \$10.- for ældre 4000 Tonner. Af andre repræsentative Afslutninger skal nævnes, at norsk 9000 Tons Dieselskib af ca. 10 Knobs Typen er sluttet for 4/6 Maaneder til \$5.50 for transatlantisk Fart incl. krigsførende Lande. Denne Afslutning kan gentages.

I Vest India Farten synes der at være Tegn til noget større Aktivitet, men Raten ligger uforandret omkring \$3.- for 4000 Tonere.

fra Tid til anden opførte Lagerskure trængte haardt til en omfattende Fornyelse, vedtog Havnebestyrelsen den 25. Februar 1938 paa Havnedirektørens Indstilling en Bevilling til Foretagelse af en omfattende Modernisering og Forbedring af Kvæsthusbrokajerne. Efter at Arbejderne, som straks paabegyndtes, nu er tilendebragte, er der tilvejebragt følgende Forbedringer og Moderniseringer:

Pierens Bredde er udvidet til 46 m, saaledes at Breddeforøgelsen ved dennes Nordende udgør ca. 18 m og ved Sydenden udfor Nyhavn ca. 12,5 m, idet Nyhavns Bolværk i en Længde af ca. 50 m fra Midten af Kvæsthusgade og til Hjørnet samtidig er blevet udrykket i samme Linie som Bolværkerne Vest herfor, og er blevet sat paa 5 m Vanddybde.

Bolværkerne langs Kvæsthusbroens Vestside, der er sat paa 6,2 m Vanddybde med Kajmurs-Overbygning, og som er i tilfredsstillende Stand, er blevet bibeholdt.

Det udrykkede Bolværk langs Pierens Østside ud mod Havneløbet er blevet sat saaledes, at Vanddybden senere kan udvides til 8,1 m, samme Dybde, som kan tilvejebringes ved de i 1936 ombyggede Bolværker i Havnegade, idet dog Uddybningen fra den nuværende Vanddybde 6,9 m til 7,5 m — Dybden af det nuværende Havneløb Syd for Kvæsthusbroen — først foretages, naar Forholdene maatte kræve det.

Breddeforøgelsen af Pieren fra de tidligere ca. 28 m til ca. 46 m har medført, at Havneløbet udfor Kvæsthusbroen har maattet udvides mod Øst ved en Uddybning til 7,5 m af Vandarealet helt ind mod Orlogsværftet, hvor Det Forenede Dampskibs-Selskab tidligere havde sine Lægtre og oplagte Skibe liggende ved de derværende Duc d'Alber, som nu er blevet fjernet. Dette har endvidere besejlingsmæssigt den Fordel, at navnlig større Skibe, der skal gennem Knippelsbro Nord fra, i længere Afstand fra Broen end tidligere kan komme paa ret Kurs til Gennemsejlingsaabningen i Knippelsbro.

For Trafikken opnaas ved den foretagne Udvidelse den store Fordel, at der kan finde Korsel Sted Øst om Ejendommene paa Hjørnet af Nyhavn og Kvæsthusbroen, saaledes at Til- og Frakørselsforholdene kan ordnes paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade.

For at saavel Varer som Passagerer, der skal viderebefordres med Skibene under uheldige Vejrforhold, kan være i Læ, blev det endvidere vedtaget langs Pierens Øst-

side at opføre et ca. 300 m langt og 18 m bredt Perrontag af Jernbeton med heri indbyggede 3 Stk. 30 m lange og 7,5 m brede lukkede Pakrum, forsynet med Skydeporte. Perrontagets Højde over Kajbelægningen er 6,5 m ved Tagets Yderside.

De paa den gamle Kvæsthusbro beliggende, Havnevæsenet tilhørende, 2 Bølgebliskskure fjernes nu, og det samme er Tilfældet med Det Forenede Dampskibs-Selskabs gamle Bindingsværksbygning Nord for Karens Mølle.

Medens den udrykkede og ombyggede ca. 50 m lange Bolværksstrækning ved Nyhavns Kanal er blevet sat paa 5 m Vanddybde og som højt Bolværk af Jernspunsvæg, bestaar den ca. 480 m lange Strækning ud mod Havneløbet af Jernspunsvæg, der som ovennævnt er sat for en fremtidig Vanddybde af 8,1 m og med Overbygning med Granitparement.

Iøvrigt forsynes hele Kvæsthusbroen med Betonbelægning, saavel udenfor som under Perrontagene, men langs Kajerne, hvor Belægningen er særlig udsat for Stød og Slag fra Losningen, er der anbragt i et 4,5 m bredt Bælte en Belægning af Stelcon-Beton, hvis Overflade er forsynet med et 1 cm tykt Slidlag af hærdede Staalkorn, der udstøbes i et ganske bestemt Blandingsforhold ovenpaa Betonunderlaget.

Til Forsyning af Skibene med Vand er der langs Kajerne anbragt Vandpaafyldningshaner, og hele Kvæsthusbroen er blevet forsynet med nyt elektrisk Belysningsmateriel. Der vil endvidere blive sørgt for passende Toiletforhold, Kiosker af forskellig Art m. m.

Udgifterne ved hele det ovenfor omtalte Nyanlæg har andraget ca. Kr. 1.800.000 inkl. Uddybningsomkostningerne, hvortil kommer Udgiften til Perrontaget, der har andraget ca. Kr. 200.000.

Paa Kvæsthusbroen maa der efter de nu gennemførte Arbejder siges at være tilvejebragt en fuldt ud moderne Kaj med gode Tilkørselsforhold og rigelig Plads til opløst Stykgods delvis under Tag, moderne Installationer og bekvemmere Forhold for Skibenes Passagerer, som navnlig i Sommertiden andrager betydelige Mængder, og det maa haabes, at man herved for en længere Aarrække har skabt tilfredsstillende Forhold for den meget vigtige Gren af Københavns Havns Godsomsætning, som udgøres af Indlandsgodstrafikken og den dertil hørende Passagertrafik.



### Engros-Pristallet

Engrospristallet er paany steget stærkt. Det er for November udregnet til 138, hvilket er 6 Points mere end for Oktober, og siden Krigens Udbrud er Engrospristallet dermed steget 27 Points: I August var det 111, i September 127 og i Oktober 132.

Der har fra Oktober til November fundet en meget kraftig Stigning Sted for Jern, Metaller og Varer deraf. Tallet er for November udregnet til 153 mod 131 i Oktober, altsaa en Stigning paa 22 Points. Alle Varegrupper med Undtagelse af Foderstoffer, der er dalet med 7 Points til 166, viser iøvrigt ret kraftige Stigninger i Forhold til Oktober: Kemisk-tekniske Varer er steget med 12 Points til 131, Tekstil og Konfektion med 9 Points til 129, Animalske Levnedsmidler og Brændsel og mineralske Olier hver med 6 Points til henholdsvis 129 og 180, Bygningsmaterialer (undtagen Træ) og Træ og Papir med hver 4 Points til henholdsvis 123 og 133 og Huder, Læder og Skotøj og vegetabiliske Levnedsmidler med hver 3 Points til henholdsvis 132 og 125.

For Raavarer og Halvfabrikata taget under eet har der fra Oktober til November været en Stigning paa 8 Points til 165 og for Færdigvarer en Stigning paa 5 Points til 125. Importvarerne og Hjemmemarkedsvarene er hver steget 6 Points til henholdsvis 156 og 127, og endelig er Eksportvarerne steget 8 Points til 125.

Engrospristallet er udregnet med Aaret 1935 som Basis. Lægger man Aaret 1913 til Grund, faar man for November i Aar følgende Tal: Landbrugsvarer 147 (deraf vegetabiliske 128 og animalske 169), Foderstoffer 182, Gødningsstoffer 106 og Industrivarer 213 (deraf Raavarer og Halvfabrikata 240 og Færdigvarer 199). Samtlige Varer under eet: 178.

### »Adolf Bratt« sunket udfør Terschelling

Den lettiske Lamper »Abseklis« har optaget 17 Medlemmer af Besætningen paa den svenske Damper »Adolf Bratt«, der i forrige Uge udfør Terschelling stødte paa en Mine og sank. 4 Personer er druknede og 4 saarede blev bragt til Hospitalet i Rotterdam. En af dem døde undervejs.

Senere meddeles fra Göteborg, at Rederiet fra det svenske Konsulat i Rotterdam har faaet Bekræftelse paa, at 4 Mand af »Adolf Bratt«s Besætning samt den tyske Lods omkom ved Damperens Minesprængning. Blandt de omkomne var Kaptajnen, E. O. Hydberg. »Adolf Bratt« er det tredje Skib, Rederiet har mistet.

### »Mars« minesprængt ved Nordøstkysten

Den svenske Damper »Mars«, der er paa 1449 Tons, er sunket udfør Nordøstkysten efter at være stødt paa en Mine. »Mars« sank i Løbet af faa Minutter.

Damperen, som ejes af Rederiaktieselskabet »Iris« i Stockholm, havde en 22 Mandes Besætning. 15 Mand, deriblandt Kaptajnen og 1. og 2. Styrmand, er blevet ført i Land paa 2 forskellige Steder i England. De øvrige 7 Mænds Skæbne er uvis, men man formoder, at de er forulykkede. Af de reddede befinder sig 10 paa Hospitalet, hvoraf de 2 er meget haardt saaret. Eksplosionen var meget kraftig, og Damperen gik midt over.

### »Uko«s Forlis

Et svensk Skib er ankommet til Kobbervig i Norge med Besætningen fra den estniske Damper »Uko«, som sejlede under Panamas Flag, og som er blevet sænket i Nordsøen. Kaptajnen paa »Uko« oplyser, at Skibet blev angrebet af en tysk Flyvemaskine og sænket. Maskinen overløj først Skibet, hvorefter den begyndte at nedkaste Bomber, ialt 5. En af Bomberne traf Maskinen og sprængte Skibet i læk, saa Besætningen maatte gaa fra Borde. Skibet sank langsomt, saa der var god Tid til at gaa ombord i en Redningsbaad og en Flaade. Maskinen kom igen og begyndte at beskyde Besætningen, medens denne var ved at gaa i Baadene. En Mand blev ramt af flere Kugler i Foden og i Nakken. Han maatte ved Ankomsten til Kobbervig indlægges paa Sygehuset. Besætningen er estnisk og bestod af 11 Mand og 2 Kvinder. De havde drevet omkring i 15 Timer, da de blev taget op af det svenske Skib.

### Tyskerne har nu sænket 130.407 Tons af deres egne Skibe

Den tyske Damper »Columbus«, der tilhørte Norddeutscher Lloyd, søgte Tilflugt i den mexicanske Havbugt ved Krigens Udbrud. I forrige Uge afsejlede den fra Vera Cruz med Klareringspapirer til Oslo. Damperen blev gennem de amerikanske Kystfarvande eskorteret af amerikanske Krigsskibe. I Meddelelsen fra Krydseren »Tuscaloosa« oplystes der intet om, hvorfor »Columbus« blev sænket, men det er blevet meddelt, at engelske Torpedojagere laa og ventede paa at opsnappe den.

Fra det hvide Hus oplyses, at »Tuscaloosa« fandt »Columbus« synkende udenfor den amerikanske Zone, over

400 Mil fra Kysten mellem Norfolk og New York. Præsidentens Sekretær, Early, udtaler, at det var blevet antydelt, at Besætningen sænkede Skibet for at forhindre, at det faldt i Englændernes Hænder. Englænderne havde forfulgt Damperen, indtil den kom udenfor Neutralitetszonen.

Siden Krigens Udbrud har Tyskerne nu sænket 23 tyske Passager- og Fragtdampere for at forhindre, at de faldt i Fjendens Hænder. Paa denne Maade har Tyskerne mistet 139,407 Tons, og 19 Skibe paa ialt 88,218 Tons er blevet kapret af de Allierede.

### Marstalskonnert redder 9 Mand

Fra Motorskonnerten »Start« af Marstal, tilhørende Rederiet Albert E. Boye & Co., har Skibsreder Chr. Albertsen modtaget et Telegram, i hvilket Føreren, Kapt. Olsen, oplyser, at »Start« paa Rejse fra England til norsk Havn har optaget 9 Mand af Besætningen paa en engelsk Trawler, der var forlist i Nordsøen.

### Den mindre danske Skibsfart kræver afgiftsfri Adgang til Havn om Natten

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har rettet en Henvendelse til de vedkommende Myndigheder herhjemme, i første Række Havnebestyrelserne, for at opnaa Adgang til, at smaa danske Fragtskibe paa under 150 Bruttotons kan søge Havn under Rejser, saa længe Krigen varer, ved Nattetid uden at skulle betale Havneafgift derfor. Det gøres i Henvendelsen gældende, at det store Antal drivende Miner, der er forekommet i danske Farvande, har gjort det uforsvarligt, ikke mindst naturligvis for de ganske smaa Sejlskibe, med eller uden Hjælpemotor, at sejle efter Mørkets Frembrud. Ligeledes skønnes det forbunden med alvorlig Fare for disse Smaaskibe, hvis de skal ankre op for Natten et eller andet Sted i Farvandene. For at undgaa begge disse Faremomenter er det, at man ønsker at komme i Havn saa vidt muligt hver Nat. Men det vil være Smaaskibene økonomisk set uoverkommeligt at betale de normale Havneafgifter.

Man haaber inden for Sejlskibsrederiforeningen, at der hurtigt maa kunne skaffes en tilfredsstillende Løsning paa Sagen.

### Ø. K. skal nu besejle Argentina

Det østasiatiske Kompagni meddeler, at Kompagniet foreløbig har besluttet at sende 3 Skibe til Argentina i Begyndelsen af det nye Aar.

Første Skib vil antagelig afgaa en af de første Dage i Januar Maaned direkte til argentinsk Havn.

Samtlige Skibe medtager Passagerer saavel ud- som hjemgaaende.

### De reddede fra »Bogø« forlist og reddet igen

Fra Kobbervig meddeles til N.T.B. om et nyt Krigsforlis. Et svensk Skib har bragt Mandskabet fra et forlist Fartøj til Kobbervig. Det var Mandskabet paa den britiske Trawler »River And« af Granton. Foruden Trawlerens Besætning, der var paa 10 Mand, medførte den svenske Damper tre Danskere fra den minesprængte Damper. Det var de tre Sømænd, der tidligere var rapporteret reddede fra »Bogø« og oplaget af en Trawler.

Danskerne var Søndag Morgen blevet taget ombord i Trawleren fra en Flaade. Tirsdag Morgen blev Trawleren angrebet af to tyske Flyvemaskiner, som sænkede den med Bomber. Folkene fortæller, at de tyske Flyvere beskød dem med Maskingeværer, men ingen blev saaret. De gik i Redningsbaaden og drev omkring i 36 Timer. Der var høj Sø, og de led meget. De var næsten stivfrosne, da de Onsdag Alten blev reddet af det svenske Skib. Redningsbaaden havde passeret mange Skibe, men i den høje Sø havde man ikke bemærket den, skønt den blussede efter Hjælp.

Den ene af de reddede fra s.s. »Bogø«, Fyrbøder F. F. Skeel, oplyser, at Eksplosionen, der voldte »Bogø«s Forlis, indtraf Søndag Morgen ved 5—5,30-Tiden. Eksplosionen, der var meget voldsom, fandt Sted mellem Luge 2 og Broen. Det lykkedes Skeel og de to Lemmatroser, Andersen og Larsen, at komme op paa Skibets Redningsflaade, som de derefter drev rundt paa til Mandag Morgen — ikke som meddelt Søndag Morgen — da de blev reddede af den engelske Trawler, som saa Dagen efter blev sænket.

De tre danske Sømænd har saaledes paa tre Dage oplevet to Forlis.

### Tysk Damper forlist i den finske Bugt

Efter Meddelelse fra »Helsingin Sanomat« fra Tallinn er en Redningsbaad drevet i Land paa Stranden ved Nargø. Redningsbaaden var mærket »Reinbek«, Hamborg. Redningsbøtten med samme Navnebelegelse er ogsaa drevet i Land paa Nargø, og endvidere er Ligene af tre Sømænd drevet op paa Kysten.

Man anlager, at »Reinbek«, som var paa 2804 Tons, er stødt paa en Mine i den finske Bugt, sandsynligvis mellem den 15. og 17. ds.



I Tallinn mener man, at Fartøjet har været paa Vej fra Leningrad til Tyskland eller omvendt.

#### Øget Produktion af Aalborg-Jern

Cementfabrikken »Norden« i Aalborg er nu gaaet belt over til Jernproduktionen. Man har i de sidste Aar kørt med en Roterovn, der producerede baade Jern og Cement. I disse Dage er der sat endnu en Ovn ind i Produktionen, saaledes at Kapaciteten nu ligger paa omkring 40—50 Tons daglig. Foreløbig raader Fabrikken over tilstrækkelige Kvanta Raastoffer.

#### Trælasterne naar frem til Holland

Skibene med Trælast naar nu lettere frem til Nederlandene. De tyske Myndigheder har frigivet en Del hollandske Skibe med Trælast. Saaledes naaede 5 hollandske Skibe i Gaar Rotterdam med Trælast. 3 af dem havde været tilbageholdt nogen Tid i tyske Østersøhavne. De var blevet frigivet den 21. December efter de tyske Flaademyndigheders Ordre.

Den finske Damper »Auneh« med 750 Favne finsk Træ ankom i Gaar til Havnen i »Zaandam«. Det er det første finske Skib, der er ankommet til en hollandsk Havn efter det russiske Angrebs Begyndelse. Det var afsejlet fra Poonoo med ufuldstændig Besætning, da det havde været Genstand for et Bombardement nogle Timer før Afsejlingen. Det var lykkedes Skibet at undgaa tyske Havne, idet det havde fulgt den svenske Kyst og fra Gøteborg var sejlet til den engelske Kyst og videre til Zaandam.

#### Begæringen om Udlæg i »Arauca«

Der blev forleden indgivet yderligere to Begæringer om Udlæg for tilsammen godt 100.000 Dollars i den tyske Fragtdamper »Arauca«, der den 19. December løb ind i Havnen i Everglades, da den blev forfulgt af et britisk Krigsskib. Det ene Krav er fremsat af et Firma i New York og drejer sig om 99.394 Dollars for Udlæg til Transport til Sukker i to af Hamburg-Amerikaliniens Skibe, der har søgt Tilflugt i sydamerikanske Havne ved Fjendtlighedernes Begyndelse. Det andet Krav er paa 1000 Dollars og er rejst af en Købmand i New York for Skader, der er tilføjet Varer, som er forsendt med en anden af Hamburg-Amerikaliniens Dampere.

#### Tyrkisk Damper forlist i Snestorm

Under en Snestorm over Sortehavet blev den tyrkiske Fragtdamper »Kisilirma«, 3000 Tons, slynget op paa Klipperne ved Sinope og knust. Besætningen, 20 Mand, druknede.

#### Amerikanske Skibe under norsk Flag

Det amerikanske Rederi »United States Lines« har indsendt et Andragende til De forenede Staters Søfartskommission om at faa Tilladelse til at sælge 8 Skibe til det norske Rederi »Northallantic Transport Company«, hvorved disse Skibe for Fremtiden vilde sejle under norsk Flag. Hvis Myndighederne giver deres Samtykke, vil Skibene sejle mellem New York, London og Liverpool. Det samme amerikanske Rederi har før anmodet om at maatte overføre Skibe til et Selskab i Panama, men trak atter sit Andragende tilbage.

#### Spansk Damper sunket

Den spanske Damper »Perez« er sunket ved Kysten af Portugal. 48 Mænd af den 52 Mand store Besætning skal være omkommet. Man kender endnu ikke nærmere Enkeltheder.

#### Norges Maksimalfragter forhøjet

Ved to nye Bekendtgørelser er de norske Maksimalfragter forhøjet, dels for Korn, Mel, Foderstoffer, Sukker og Sojabønner, og dels for Kul, Koks og Cinders.

#### 4 danske Søfolk omkommet

Den eneste Overlevende fra den i Nordsøen minesprængte svenske Damper »Mars« af Hålsingborg, 2. Styrmand Herman Nilsson, er blevet afhørt i Kristiansand. Han bekræfter en Oplysning fra Mønstringskontoret i Hålsingborg om, at der var tre Danske blandt Besætningen, som maa befrygtes at være omkomne.

De tre Danskere er Førstestyrmand Svend Holm, født 1915 i Suldrup, Jylland, Steward Erik Otto Hansen, født 1912 i Helsingør, og Matros K. L. Larsen, født 1904 paa Læsø.

Blandt de Omkomne ved Minesprængningen af »Carl Henckel«, der skele umiddelbart efter Minesprængningen

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

af »Mars«, var ogsaa en Dansker, nemlig Matros R. A. Christensen, født i København 1918.

#### Processer i Japan

Firmaet Aall & Company i Kobe har sendt Nordisk Skibsrederforening en Opgørelse over de Salærer, som japanske Advokater beregner for at føre Processer. Den viser, at de Salærer, som beregnes, udregnes paa Basis af de Beløb, som der er Retssag om, og uden Hensyn til om vedkommende Sag har voldt Advokaten et stort Arbejde eller ikke. Der kan dog i enkelte Tilfælde, hvor vedkommende Sag er meget enkel og let at behandle, træffes Særaftaler.

Forøvrigt bemærker Firmaet i Kobe, at Processer i Japan tager meget lang Tid, og at der ofte opslaar store Vanskeligheder med at faa afhørt Vidner, særlig naar disse befinder sig ombord paa udenlandske Skibe.

#### Norsk Skib minesprængt

Fra Haugesund meddeles, at Stavanger-Fartøjet »Torwood« er blevet minesprængt i Nordsøen Tirsdag Morgen Kl. 9,30. Mandskabet med Undtagelse af 4 Mand er blevet reddet af Damperen »Hild« efter at have opholdt sig 13 Timer i en Redningsbaad. Der er Haab om, at ogsaa de øvrige er reddet af et forbigående Skib. »Hild«, som var paa Vej til England, har landsat de redede i Skudenes Havn. »Torwood« maatte 255 Tons.

#### Litauisk Frihavnszone i Memel

Den Frihavnszone, der ifølge den tysk-litauiske Overenskomst af 22. Marts 1939 om Memelområdets Genforening med det tyske Rige vilde være at oprette i Memel Havn, vil pr. 1. Januar 1940 blive overdraget til Litauen. Frihavnszonen vil blive administreret af det nydannede litauisk-tyske Havneselskab, hvis Formand udpeges af Litauen.

#### Stadig stigende Valutagæld

Medens Nationalbankens Valutalilgodehavende i Udlandet December Maaned igennem har holdt sig paa ca. 7,7 Mill. Kr. — hvilket formentlig er det tekniske Minimum — viser Valutagælden til Udlandet en fortsat Stigning. Pr. 8. December var Gælden 50,3 Mill. Kr., pr. 15. December var den 54,3 Mill. Kr., og paa den nu offentliggjorte Ugebalance pr. 23. December er Gælden steget til 58,7 Mill. Kr. Derimod er Seddelcirkulationen, der ved Ugeopgørelsen den 15. December var naaet op paa 558,4 Mill. Kr., dalet til 540,3 Mill. Kr., omtrent det samme som ved Ugeopgørelsen den 8. December.

#### Mindegudstjeneste

Indenlandsk Sømandsmission afholder Mandag 1. Januar 1940 Kl. 20 Mindegudstjeneste i København i Lutherkirken, Hjørnet af Randersgade og Sct. Jacobsgade. Det sker efter Aftale med Rederierne for »Scotia«, »Jytte«, »Bogø« og »Magnus«. Grundet paa den begrænsede Plads i Kirken bliver der kun Adgang mod Kort. Pastor Eilschou Holm holder Mindetalen.

#### 75 Aar

Tidligere Fører af Motorskonnert »Clytia«, Kaptajn Rasmus Nielsen, Thurø, fylder Fredag 75 Aar.

#### Dødsfald

En gammel Horsens-Sømand, fhv. Skibsfører J. C. A. Jørgensen, er død, 90 Aar gammel. Jørgensen sejlede i sine unge Dage i Rulofart paa Endelave og var derefter i 24 Aar Kaptajn paa Horsens Dampskibsselskabs Damper. Han tog sin Afsked som 70-aarig i 1919.

Borgmester H. P. Jensen, Nykøbing Falster, er død, 75 Aar gammel. Den afdøde, der i en Aarrække var Redaktør i Nykøbing, har udført et stort Arbejde indenfor Købstadsforeningen og var i en Aarrække indtil sin Død Formand i Bestyrelsen for Sammenslutningen af danske Havne.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
 STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
 KØBENHAVN

Tlf. 12.432  
 12.267  
 12.732

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF  
 Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
 Briketter ▲ Brænde

**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

Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
 Korresponderende Røder

**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Efter Kl. 8 Ordrup 3098

Telgr.-Adr.: Stores

Amaliegade 43.

København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica".

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
 ZAANDAM . VELSSEN . YMUIDEN

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

55. Aargang.

København 29. December 1939.

Nr. 58.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Første ordinære Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ 1940 udkommer  
Fredag den 5. Januar.

## Danmark.

3854. (T). Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.  
Paa Grund af Isforholdene kan det ikke forventes, at Afmærkningen i indre *danske* Farvande er paa Plads eller i Orden.

### 1. Østersøen.

3855. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn. Dybde i Indsejlingen aftaget.  
Dybden i Indsejlingen til *Rodby* Havn er paa Grund af Tilsanding aftaget til  
2,8 m.

c. 54° 39' N. 11° 21' E.

(E. f. S. Nr. 55/3581 1939. Kort Nr. 185 og 186. Havnelods, Side 170.)

3856. (T). Danmark. Bornholm. Ronne Anduvning. Lys- og Fløjttønde slukket.  
Annuleret.

3857. (T). Sverige S.- og E.-Kyst. Midlertidige Lodsfarvand m. m.

(U. f. s. Nr. 58/3364 og Nr. 58/3366. Stockholm 1939).

E. f. S. Nr. 51/3345 1939 annulleres og erstattes med:

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er indtil videre oprettet følgende  
midlertidige Lodsfarvand:

Lodsplads:

*Landskrona* }  
*Limhamn* } Fra Søen ved *Trelleborg* til Søen ved *Simrishamn*.

*Trelleborg* }  
*Simrishamn*. } Fra Søen ved *Simrishamn* til *Hanö sund* eller omvendt.

— } Fra Søen ved *Simrishamn* til Søen ved *Trelleborg*.

<i>Ahus</i>	}	{	Fra <i>Hanösund</i> til Søen ved <i>Simrishamn</i> .
<i>Sölvesborg</i>			Fra <i>Hanösund</i> til Søen ved <i>Aspö</i> .
<i>Karlshamn</i>	}	{	Fra <i>Hanösund</i> til Søen ved <i>Grimskär</i> .
<i>Aspö</i>			Fra Søen ved <i>Aspö</i> til <i>Hanösund</i> .
—			Fra Søen ved <i>Grimskär</i> til <i>Hanösund</i> eller omvendt.
<i>Kalmar</i>			Fra Søen ved <i>Grimskär</i> til Søen ved <i>Aspö</i> .
—			Fra <i>Blå Jungfrun</i> til Søen ved <i>Härads-kär</i> eller omvendt.
<i>Oskarshamn</i>			Fra Søen ved <i>Härads-kär</i> til <i>Blå Jungfrun</i> eller omvendt.
<i>Härads-kär</i>			Fra Søen ved <i>Härads-kär</i> til Søen ved <i>Landsort</i> .
—			

## 3858. Sverige S.-Kyst. Sandhammaren. Lystønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 58/3370. Stockholm 1939.)

Den sortmalede Lystønde, der midlertidig har været udlagt paa c. 55° 19',<sub>5</sub> N. 14° 14',<sub>7</sub> E., 4 Sm 150° fra *Sandhammaren* Fyr, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 47/3059 1939. Kort Nr. 189, 188, 180 og 181.)

## 3859. (T). Sverige S.-Kyst. Simrishamn. Sandhammaren. Lystønde inddrages. Lystønder udlægges.

(U. f. s. Nr. 58/3423. Stockholm 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid foretages nedennævnte Forandringer i Afmærkningen:

1. Lystønden *Långagrund* paa 55° 32',<sub>30</sub> N. 14° 29',<sub>60</sub> E. inddrages indtil videre.
2. En rødmalet Lystønde, *Nedjan*, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>, udlægges midlertidigt paa 55° 34',<sub>35</sub> N. 14° 23',<sub>70</sub> E., W. for det saakaldte Neutralitetsløb midt for Grunden *Nedjan*.
3. En sortmalet Lystønde, *Hamrarne*, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>, udlægges midlertidigt paa 55° 21',<sub>45</sub> N. 14° 13',<sub>50</sub> E., 2 Sm 140° fra *Sandhammaren* Fyr.

(Kort Nr. 189, 188, 180 og 181.)

## 3860. (T). Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 58/3369. Stockholm 1939.)

Lys- og Fløjtetønden *Hoborgs rev* paa c. 56° 51' N. 18° 07' E. er inddraget.

(Kort Nr. 181.)

## 3861. (T). Sverige. Gotland N.-Kyst. Salvorev Lys- og Fløjtetønde samt Sømærker inddraget.

(U. f. s. Nr. 58/3368. Stockholm 1939.)

1. Lys- og Fløjtetønden *Salvo rev* paa c. 58° 05' N. 19° 23' E. er inddraget.
2. Samtlige Sømærker, der afmærker *Salvo rev* er inddraget.

(Kort Nr. 182.)

## 3862. Sverige. Kalmarsund. Ispøude Fyr forandret. Lys- og Klokketønde flyttet.

(U. f. s. Nr. 58/3365. Stockholm 1939.)

1. Den hvide Sektor mellem 49° og 57° i *Ispøude* Fyr paa c. 56° 44',<sub>7</sub> N. 16° 31',<sub>1</sub> E. er delt, som følger:

Grønt i Pejll. fra 49° til c. 53°. Hvidt i Pejll. fra c. 53° til 57°.

2. Lys- og Klokketønden *Norra angöringsbojen* paa c. 56° 41',<sub>8</sub> N. 16° 24',<sub>5</sub> E. er flyttet, c. 1100 m NNE. efter til c. 56° 42',<sub>2</sub> N. 16° 25',<sub>0</sub> E., hvor Forlængelsen af *Kalmarsunds djuprännas* Midtlinie skærer *Ispøude* Fyrs nye Sektorgrænse c. 53°.

(E. f. S. Nr. 48/3113 1939. Kort Nr. 181.)

## 3863. (T). Sverige. Kopperstenarne. Lys- og Fløjtetønde samt Sømærker inddraget.

(U. f. s. Nr. 58/3367. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Sømærker er inddraget:

- a. Lys- og Fløjtetønden *Kopperstenarne* paa c. 58° 35',<sub>0</sub> N. 19° 08',<sub>7</sub> E.
- b. Den sorte Stage med 1 Ballon paa c. 58° 35',<sub>3</sub> N. 19° 12',<sub>3</sub> E.
- c. Den røde Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa c. 58° 33',<sub>0</sub> N. 19° 09',<sub>2</sub> E.

(Kort Nr. 182.)

**3864. Sverige. Landsort—Häradskär. Gränsösund. Afmærkning forandret.**

(U. f. s. Nr. 58/3363. Stockholm 1939.)

Efter at Opmudringsarbejderne i Sejlløbet *Gränsösund* E. om *Ettergrundshällorna* er afsluttet, er den midlertidige Afmærkning i Sejlløbet W. om *Hällorna* inddraget og det oprensede Løb E. om *Hällorna* afmærket, som følger:

Ved Løbets W. - Side:

1. Stagen paa  $58^{\circ} 30',_{80}$  N.  $16^{\circ} 54',_{20}$  E. er flyttet til  $58^{\circ} 30',_{81}$  N.  $16^{\circ} 54',_{24}$  E.
2. Lystønden *Ettergrundshällan* paa  $58^{\circ} 30',_{87}$  N.  $16^{\circ} 54',_{17}$  E. er inddraget.
3. Stagen paa  $58^{\circ} 30',_{91}$  N.  $16^{\circ} 54',_{00}$  E. er flyttet til  $58^{\circ} 30',_{90}$  N.  $16^{\circ} 54',_{12}$  E.
4. Stagen paa  $58^{\circ} 31',_{02}$  N.  $16^{\circ} 53',_{86}$  E. er flyttet til  $58^{\circ} 31',_{02}$  N.  $16^{\circ} 53',_{90}$  E.
5. En Stage er udlagt paa  $58^{\circ} 31',_{15}$  N.  $16^{\circ} 53',_{72}$  E.

Ved Løbets E. - Side:

6. Stagen med Kost paa  $58^{\circ} 30',_{82}$  N.  $16^{\circ} 54',_{11}$  E. er flyttet til  $58^{\circ} 30',_{85}$  N.  $16^{\circ} 54',_{10}$  E.
7. En Stage med Kost er udlagt paa  $58^{\circ} 30',_{96}$  N.  $16^{\circ} 54',_{10}$  E.
8. En Stage med Kost er udlagt paa  $58^{\circ} 31',_{05}$  N.  $16^{\circ} 53',_{94}$  E.
9. Stagen med Kost paa  $58^{\circ} 31',_{27}$  N.  $16^{\circ} 53',_{75}$  E. er flyttet til  $58^{\circ} 31',_{29}$  N.  $16^{\circ} 53',_{67}$  E.

Anm. Lystønden *Gränsösten* paa  $58^{\circ} 30',_{97}$  N.  $16^{\circ} 54',_{00}$  E. er bibeholdt.

(E. f. S. Nr. 50/3247 1938.)

**3865. (I). Sverige. Stockholm Skærgaard. Fyrskibe inddraget.**

(U. f. s. Nr. 58/3361. Stockholm 1939.)

Nedennævnte Fyrskibe er inddraget:

*Almagrundet* c.  $59^{\circ} 09'$  N.  $19^{\circ} 09'$  E. *Svenska Björn* c.  $59^{\circ} 35'$  N.  $19^{\circ} 56'$  E.

(Kort Nr. 182).

**3866. Sverige. Stockholm Skærgaard. Granhamnsfjärden—Kanholmsfjärden (Rödlögaläden). Nye Fyr tændt. Fyr forandrede.**

(U. f. s. Nr. 58/3362. Stockholm 1939.)

1. Ved Løbet fra *Granhamnsfjärden* forbi *Vindinge*, *Rödlöga* og *Stora Möja* til *Kanholmsfjärden* er følgende Fyr tændt:

a) *Västerkobb*. Paa Skæret *Norra Västerkobb* W. for Holmen *Vindinge* paa  $59^{\circ} 39',_{70}$  N.  $19^{\circ} 10',_{55}$  E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8,6 m. Synsvide: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrtaarn. Fyret lyser, som følger:

- 1) Grønt uforstærket i Pej. fra Land til  $358^{\circ}$ .
- 2) Grønt i Pej. fra  $358^{\circ}$  til  $17\frac{1}{2}^{\circ}$ .
- 3) Hvidt i — -  $17\frac{1}{2}^{\circ}$  -  $19\frac{1}{2}^{\circ}$ .
- 4) Rødt i — -  $19\frac{1}{2}^{\circ}$  -  $43^{\circ}$ .
- 5) Rødt uforstærket i Pej. fra  $43^{\circ}$  til  $135^{\circ}$ .
- 6) Grønt — i — -  $135^{\circ}$  -  $163^{\circ}$ .
- 7) Grønt i Pej. fra  $163^{\circ}$  til  $180^{\circ}$ .
- 8) Hvidt i — -  $180^{\circ}$  -  $183^{\circ}$ .
- 9) Rødt i — -  $183^{\circ}$  -  $191^{\circ}$ .

b) *Hundskärsknuv*. Paa Skæret *Östra Hundskärsknuven* paa  $59^{\circ} 35',_{92}$  N.  $19^{\circ} 07',_{72}$  E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrtaarn. Fyret lyser, som følger:

- 1) Grønt uforstærket i Pej. fra  $172^{\circ}$  til  $180^{\circ}$ .
- 2) Grønt i Pej. fra  $180^{\circ}$  til  $196^{\circ}$ .
- 3) Hvidt i — -  $196^{\circ}$  -  $199^{\circ}$ .
- 4) Rødt i — -  $199^{\circ}$  -  $209^{\circ}$ .
- 5) Rødt uforstærket i Pej. fra  $209^{\circ}$  til  $263^{\circ}$ .
- 6) Grønt — i — -  $263^{\circ}$  -  $353^{\circ}$ .
- 7) Grønt i Pej. fra  $353^{\circ}$  til  $\frac{1}{2}^{\circ}$ .
- 8) Hvidt i — -  $\frac{1}{2}^{\circ}$  -  $3^{\circ}$ .
- 9) Rødt i — -  $3^{\circ}$  -  $41^{\circ}$ .
- 10) Grønt i — -  $41^{\circ}$  -  $52^{\circ}$ .
- 11) Grønt uforstærket i Pej. fra  $52^{\circ}$  til  $107^{\circ}$ .
- 12) Rødt — i — -  $107^{\circ}$  -  $172^{\circ}$ .

c) *Morsken*. Paa Skæret *Morsken* paa  $59^{\circ} 30',_{92}$  N.  $19^{\circ} 05',_{50}$  E. Fyret viser hvidt Et-Blink, 90 Blink pr. Min. Flammens Højde:  $11,6$  m. Synsvidde: 7 Sm. Sort, firkantet Baake paa hvid Varde.

d) *Stenkobbsgrund*. Paa Brændingen *Stenkobbsgrund* W. for Skæret *Stenkobb*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ . Flammens Højde:  $12,5$  m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrtaarn med sort Bælte. Fyret lyser som følger:

- 1) Grønt uforstærket i Pej. fra  $129^{\circ}$  til  $204^{\circ}$ .
- 2) Grønt i Pej. fra  $204^{\circ}$  til  $221^{\circ}$ .
- 3) Hvidt i — -  $221^{\circ}$  -  $224^{\circ}$ .
- 4) Rødt i — -  $224^{\circ}$  -  $235^{\circ}$ .
- 5) Rødt uforstærket i Pej. fra  $235^{\circ}$  til  $280^{\circ}$ .
- 6) Grønt — i — -  $280^{\circ}$  -  $47^{\circ}$ .
- 7) Grønt i Pej. fra  $47^{\circ}$  til  $52^{\circ}$ .
- 8) Hvidt i — -  $52^{\circ}$  -  $62^{\circ}$ .
- 9) Rødt i — -  $62^{\circ}$  -  $78^{\circ}$ .
- 10) Rødt uforstærket i Pej. fra  $78^{\circ}$  til  $129^{\circ}$ .

e) *Pålkobb*. Paa Skæret *Pålkobb* NW. for *Bockö* paa  $59^{\circ} 24',_{70}$  N.  $18^{\circ} 54',_{55}$  E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $10^s$ . Flammens Højde:  $10,2$  m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrtaarn. Fyret lyser, som følger:

- 1) Grønt uforstærket i Pej. fra Land til  $22^{\circ}$ .
- 2) Grønt i Pej. fra  $22^{\circ}$  til  $35^{\circ}$ .
- 3) Hvidt i — -  $35^{\circ}$  -  $37\frac{1}{2}^{\circ}$ .
- 4) Rødt i — -  $37\frac{1}{2}^{\circ}$  -  $51^{\circ}$ .
- 5) Rødt uforstærket i Pej. fra  $51^{\circ}$  til  $135^{\circ}$ .
- 6) Grønt — i — -  $135^{\circ}$  -  $211^{\circ}$ .
- 7) Grønt i Pej. fra  $211^{\circ}$  til  $225^{\circ}$ .
- 8) Hvidt i — -  $225^{\circ}$  -  $228^{\circ}$ .
- 9) Rødt i — -  $228^{\circ}$  - Land.

f) *Stora Möja*. Paa E.-Siden af Øen *Stora Möja* paa  $59^{\circ} 24',_{78}$  N.  $18^{\circ} 54',_{30}$  E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink, 90 Blink pr. Min. Flammens Højde 6 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrplanterne paa hvidt Skur. Fyret lyser, som følger:

- 1) Grønt i Pej. fra Land til  $233^{\circ}$ .
- 2) Hvidt i — -  $233^{\circ}$  til  $28^{\circ}$ .
- 3) Rødt i — -  $28^{\circ}$  - Land.

## 2. Følgende Fyr er forandrede:

a) I *Bolvaskär* Fyr paa c.  $59^{\circ} 41',_{51}$  N.  $19^{\circ} 11',_{3}$  E. er den hvide Vinkel mellem Pejlingerne  $257\frac{1}{2}^{\circ}$  og  $16^{\circ}$  og den grønne Vinkel mellem  $16^{\circ}$  og  $65^{\circ}$  delt, som følger:

- 1) Hvidt i Pej. fra  $257\frac{1}{2}^{\circ}$  til  $353^{\circ}$ .
- 2) Rødt i — -  $353^{\circ}$  -  $8^{\circ}$ .
- 3) Grønt i — -  $8^{\circ}$  -  $65^{\circ}$ .

b) I *Kapellskär* Fyr paa c.  $59^{\circ} 43',_{12}$  N.  $19^{\circ} 05',_{0}$  E. er den røde Vinkel mellem Pejlingerne  $259\frac{1}{2}^{\circ}$  og  $13\frac{1}{2}^{\circ}$  delt, som følger:

- 1) Rødt i Pej. fra  $259\frac{1}{2}^{\circ}$  til  $269^{\circ}$ .
- 2) Grønt i — -  $269^{\circ}$  -  $304\frac{1}{2}^{\circ}$ .
- 3) Rødt i — -  $304\frac{1}{2}^{\circ}$  -  $13\frac{1}{2}^{\circ}$ .

c) Fyret *Långholmen* paa c.  $59^{\circ} 18',_{11}$  N.  $18^{\circ} 45',_{8}$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Førørkørelser hver  $4^s$ . Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

- 1) Grønt i Pej. fra  $31^{\circ}$  til  $35^{\circ}$ .
- 2) Hvidt i — -  $35^{\circ}$  -  $42^{\circ}$ .
- 3) Rødt i — -  $42^{\circ}$  -  $145^{\circ}$ .
- 4) Grønt i — -  $145^{\circ}$  -  $178^{\circ}$ .
- 5) Hvidt i — -  $178^{\circ}$  -  $194^{\circ}$ .
- 6) Rødt i — -  $194^{\circ}$  -  $204^{\circ}$ .
- 7) Grønt i — -  $204^{\circ}$  -  $212^{\circ}$ .
- 8) Hvidt i — -  $212^{\circ}$  -  $214^{\circ}$ .
- 9) Rødt i — -  $214^{\circ}$  -  $222^{\circ}$ .
- 10) Grønt i — -  $222^{\circ}$  -  $234^{\circ}$ .

3867. (T). Sverige. Södra Kvarken. Understen Fyr. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 58/3418. Stockholm 1939.)  
Understen Radiofyr paa c.  $60^{\circ} 17' N.$   $18^{\circ} 55' E.$  er indtil videre ude af Virksomhed.
3868. (T). Sverige. Södra Kvarken. Grundkallen Fyrskib inddraget.  
(U. f. s. Nr. 58/3380. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Grundkallen* paa c.  $60^{\circ} 33' N.$   $18^{\circ} 58' E.$  er inddraget.
3869. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 58/3359. Stockholm 1939.)  
Lystønden *Elofsgrund* paa c.  $60^{\circ} 46' N.$   $17^{\circ} 23' E.$  er inddraget for Vinterperioden.
3870. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 58/3357 og 58/3358. Stockholm 1939.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Vegagrundet* c.  $63^{\circ} 32' N.$   $20^{\circ} 27' E.$  *Nordvalen.* *Gerdas grund.* *Sörgudden.*
3871. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 58/3356. Stockholm 1939.)  
Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c.  $63^{\circ} 34' N.$   $20^{\circ} 56' E.$  er inddraget for Vinterperioden.
3872. Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen. Lodsudkigsstation lukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 58/3355. Stockholm 1939.)  
Lodsudkigsstationen ved *Rödkallen* paa c.  $65^{\circ} 19',_0 N.$   $22^{\circ} 21',_8 E.$  er lukket for Vinterperioden.
3873. Tyskland. Danzig Bugt. Farezonen ophævet.  
(N. f. s. Nr. 53/4976. Berlin 1939.)  
Farezonen, der begrænsedes af Meridianerne  $18^{\circ} 05' E.$  og  $20^{\circ} 00' E.$  samt af Breddeparallellen  $55^{\circ} 10' N.$  er ophævet.  
(E. f. S. Nr. 38/2625 1939.)
3874. Tyskland. Danzig Bugt. Rigskrigshavn Gotenhafen.  
(N. f. S. Nr. 52/4975. Berlin 1939.)  
*Gotenhafen* er erklæret for Rigskrigshavn indenfor følgende Grænser:  
a) En Linie fra  $54^{\circ} 29' 12'' N.$   $18^{\circ} 34' 24'' E.$  paa W.-Kysten af *Danzig Bugt* (*Redlauer Spitze*) til  $54^{\circ} 29' 12'' N.$   $18^{\circ} 40' 00'' E.$ , derfra i NE.-lig Retning til S.-Spidsen af *Hela* paa  $54^{\circ} 35' 40'' N.$   $18^{\circ} 48' 45'' E.$   
b) Indenfor denne Linie: Skæringslinien mellem *Putziger Wieks* naturlige eller kunstige Kyster (alle i denne liggende Havne indbefattet) og et vandret Plan i Højde Normalnul.
3875. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Forbud mod Ankring.  
(N. f. S. Nr. 53/4977. Berlin 1939.)  
Ankring i *Putziger Wick* er forbudt i et Omraade, der begrænses mod Nord af Breddeparallellen  $54^{\circ} 38' N.$  og mod Syd af Forbindelseslinien mellem *Gotenhafen* Hovedindløb og Krigshavnen *Helas N.-Mole*.

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

3876. (T). Sverige. Sundet. Kattegat S.-lige Del. Midlertidige Lodsfarvand m. m.  
(U. f. s. Nr. 58/3377. Stockholm 1939.)  
E. f. S. Nr. 51/3363 1939 annulleres og erstattes med:  
For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er indtil videre oprettet følgende midlertidige Lodsfarvand:

## Lodsplass:

Öresunds norra:	Fra Hälsingborg Red til Torekov eller omvendt.
—	Fra Hälsingborg Red til Søen ved Halmstad.
Hälsingborg:	Fra Hälsingborg Red til Søen ved Halmstad.
—	Fra Hälsingborg Red til Torekov eller omvendt.
—	Fra Hälsingborg Red til Malmö Red.
Halmstad:	Fra Søen ved Halmstad til Torekov eller omvendt.
—	Fra Søen ved Halmstad til Hälsingborg Red.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 3877. (T). Danmark. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden fra 3.—31. Januar 1940, begge Dage inklusive, i Farvandet W. for Samsø.

Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne  $56^{\circ} 02' N.$  og  $55^{\circ} 45' N.$  samt af Meridianerne  $10^{\circ} 28' E.$  og  $10^{\circ} 16' E.$

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor anførte Grænser.

Sejlads, Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilsidesættelse af Forskrifterne, medfører fuldt Erstatningsansvar.

## 3878. Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Indsejlingen til Kolby Kaas Havn. Oplysning om Dybde.

Den S.-lige Grænse for den til c. 5,3 m uddybede Indsejling til Kolby Kaas Havn gaar i Retning  $257^{\circ}$  fra Fyret paa S.-lige Molehoved.

I en Afstand af c. 76 m  $240^{\circ}$  fra Fyret er Dybden 5,0 m, men aftager hurtigt til 4,0 m c. 17 m fra ovennævnte Fyr.

Fyret paa S.-lige Molehoved: c.  $55^{\circ} 47',8 N.$   $10^{\circ} 31',9 E.$

(Kort Nr. 112. Havnelods, Side 108.)

## 3879. (T). Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib inddraget.

(U. f. s. Nr. 58/3378. Stockholm 1939.)

Fyrskibet Fladen paa c.  $57^{\circ} 13' N.$   $11^{\circ} 51' E.$  er inddraget paa Grund af Minefaren. (Kort Nr. 101 og 100.)

## 3880. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa Havrevlen: 5,7 m, i Svaneholm Fyrlinie: 5,8 m, i Sælhundeholm Løb: 4,2 m, i Gaaseholm Løb: 2,0 m, i Svaneholm Løb: 0,5 m og i Kobberø Løb: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til Tyborøn Havn 5,7 m over Havrevlen og 5,8 m i Svaneholm Fyrlinie, og 4,2 m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a.  $56^{\circ} 43' (16'') N.$   $8^{\circ} 13' (08'') E.$  — 2,9 m.

d.  $56^{\circ} 43' (08'') N.$   $8^{\circ} 13' (23'') E.$  — 2,8 m.

c.  $56^{\circ} 42' (34'') N.$   $8^{\circ} 13' (20'') E.$  — 1,5 m.

(E. f. S. Nr. 54/3538 1939.)

## 3881. Sverige. Skagerrak. Malmöfjorden. Sømærker udlægges.

(U. f. s. Nr. 50/3380. Stockholm 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid udlægges nedennævnte Sømærker uden nærmere Meddelelse:

1. En Stage paa  $58^{\circ} 18',55 N.$   $11^{\circ} 17',77 E.$ , N. for en 5 m Grund.

2. En Stage med Kost paa  $58^{\circ} 18',70 N.$   $10^{\circ} 17',80 E.$ , S. for et Braad.

(Kort Nr. 92.)



- 3882. Sverige. Skagerrak. Hjertø S. Otterø W. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 58/3381. Stookholm 1939.)
1. En Stage er udlagt paa  $58^{\circ} 35'_{,35}$  N.  $11^{\circ} 14'_{,33}$  E., NE. for en  $4_{,2}$  m Grund.
  2. En Stage er udlagt paa  $58^{\circ} 39'_{,41}$  N.  $11^{\circ} 11'_{,67}$  E., E. for en  $4_{,5}$  m Grund.
  3. En Stage er udlagt paa  $58^{\circ} 39'_{,67}$  N.  $11^{\circ} 12'_{,72}$  E., N. for en  $5_{,3}$  m Grund.
  4. Stagen paa  $58^{\circ} 39'_{,23}$  N.  $11^{\circ} 11'_{,10}$  E. er inddraget.
- (Kort Nr. 92.)
- 3883. (P). Norge. Skagerrak. Oslofjord. Dramsfjord. Kroksberget Fyr. Taagesignal oprettes.**  
(K. f. F. Nr. 32. Oslo 1939.)
- I Løbet af den nærmeste Tid oprettes c. 50 m N. for *Kroksberget Fyr* paa c.  $59^{\circ} 33'_{,7}$  N.  $10^{\circ} 24'_{,9}$  E. et Taagesignal med Nautofon, Et-Stød hver  $30^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $27^s$ .  
(Kort Nr. 92.)
- 3884. Norge. Skagerrak. Kristianssand. Odderøy. Radiofyr oprettet.**  
(K. f. F. Nr. 32. Oslo 1939.)
- Ved *Odderøy Fyr* paa c.  $58^{\circ} 07'_{,8}$  N.  $8^{\circ} 00'_{,5}$  E. er oprettet et Radiofyr, som sættes i Drift i nær Fremtid. Bølgelængde:  $303_{,5}$  kc/s (988 m) Type A 2. Tonehøjde: 500 c/s. Signalet er:
- |                                     |                      |
|-------------------------------------|----------------------|
| Bogstaverne OO, 6 Streger, OO ..... | 47 <sup>s</sup> .    |
| Pause .....                         | 28 <sup>s</sup> .    |
|                                     | Periode $1^m 15^s$ . |
- Sendetider: Signalet afgives i usigtbart Vejr. Rækkevidde: 10 Sm.  
(Kort Nr. 92.)
- (Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3885. (T). Norge. Svolvær. Kummen. Midlertidigt Fyr tændt.**  
(K. f. F. Nr. 31 og 32. Oslo 1939.)
- Paa *Kummen* i *Svolvær*, hvor Sprængningsarbejdet er afsluttet for i Aar, er tændt et midlertidigt Fyr, der viser grønt Et-Blink hver  $5^s$ . Fyrpæl. c.  $58^{\circ} 13'$  N.  $14^{\circ} 34'$  E.
- 3886. Norge. Ulvesund. Ulven. Fyr atter tændt. Midlertidig Fyrbelysning inddraget.**  
(K. f. F. Nr. 32. Oslo 1939.)
- Ulven Fyr* paa  $61^{\circ} 57'_{,7}$  N.  $5^{\circ} 09'_{,2}$  E. er atter tændt. Fyrlanternen er nu anbragt paa Underbygning. Fyret lyser som før med Undtagelse af, at den mørke Vinkel E.-efter nu er udvidet til  $45^{\circ}$ . De nye Lysgrænser vil senere blive meddelt.  
Den midlertidige Fyrbelysning er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 56/3708 1939.)
- 3887. (P). Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland Anduvning. Lystønde udlægges.**  
(B. a. Z. Nr. 298/3860. 's-Gravenhage 1939.)
- I Løbet af den nærmeste Tid udlægges ved Anduvningen af *Hoek van Holland* en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $8^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $4^s$ , paa c.  $51^{\circ} 58'_{,3}$  N.  $3^{\circ} 42'_{,5}$  E.  
(Kort Nr. 91.)
- 3888. (T). Holland. Zeegat aan den Hoek van Holland. Instrument udlagt og afmærket.**  
(B. a. Z. Nr. 293/3809. 's-Gravenhage 1939.)
- Til Brug for Vandbygningsvæsenet er der paa c.  $51^{\circ} 58'_{,7}$  N.  $4^{\circ} 02'$  E. SW. for Munden af *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* tæt ved den hvide Spidstønde med Kegle *Maassluis* midlertidig udlagt et Instrument, der er afmærket med en grøn Vragtønde.

**3889. Holland. Wester Schelde. Groenendijk Fyr forandret.**

(B. a. Z. Nr. 294/3819. 's-Gravenhage 1939.)

*Groenendijk* Fyrene paa c. 51° 22',<sub>5</sub> N. 4° 02',<sub>5</sub> E. er forandret, som følger:

1. Forfyret til at vise grønt, rødt, hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.
  2. Bagfyret til at vise hvidt, fast Lys.
- Løvrigt er Fyrene uforandret.

**3890. Belgien. Schelde Munding. Oplysning om Lodstjoneste.**

(A. a. N. Nr. 14. Bryssel 1939.)

E. f. S. Nr. 53/3460 1939 annulleres og erstattes med:

1. *Wielingen* Farvand: Et Lods fartøj er stadig stationeret i Nærheden af Lys- og Fløjtetønden *Wandelaar* (c. 51° 22' N. 3° 00' E.). Herfra afgives Dag og Nat Lodser:
    - a. for Indløbet til *Schelde* til Skibe bestemt til en *belgisk* Havn samt for Skibe, der vil anløbe *Vlissingen* for Ordre eller Bunkers.
    - b. for Havnene *Ostende* og *Zeebrügge*.
  2. *Oostgat* Farvand: Et Lods fartøj er stationeret i Nærheden af *Middelbank* (c. 51° 44' N. 3° 26' E.). Herfra afgives Dag og Nat Lodser som omtalt i (1 a).
- Afsætningen af Lodser fra Skibe ved Udsejlingen kan foregaa ved de ovennævnte Lods fartøjer.

Der hersker Lodstvang, men man kan frit vælge *belgisk* eller *hollandsk* Lods.**3891. (P). Belgien. Kwinte Bank. Middelkerke Bank. Afmærkning forandres.**

(B. a. Z. Nr. 297/3855. 's-Gravenhage 1939.)

1. I Løbet af den nærmeste Tid udlægges en Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink, 20 Blink pr. Min., paa c. 51° 22',<sub>3</sub> N. 2° 43',<sub>3</sub> E., N. for *Kwinte Bank*.
  2. Den N.-ligste røde Lys- og Fløjtetønde paa *Middelkerke Bank* paa c. 51° 18' N. 2° 43' E. inddrages.
- (Kort Nr. 91.)

**3892. (P). Belgien. Fairy Bank. Lys- og Fløjtetønde udlægges.**

(B. a. Z. Nr. 297/3854. 's-Gravenhage 1939.)

I Løbet af den nærmeste Tid udlægges en Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink, 30 Blink pr. Min., paa c. 51° 22' N. 2° 16' E. Lystønden er forsynet med en T-formet Topbetegnelse.

(Kort Nr. 91.)

**3893. England SE.-Kyst. The Downs. Lystønde ikke paa Station.**

(Meddelelse fra det britiske Gesandtskab den 19. December 1939.)

Lystønden *South Brake* paa 51° 14' (30") N. 1° 27' 00" E. er ikke paa Station.**3894. England og Skotland E.-Kyst. Firth of Moray—Thomsen Munding. Minespæringer udlagt. Sejladsforskrift. Advarsel.**

(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 25. December 1939.)

Det *britiske* Admiralitet meddeler, at det er Hensigten uden yderligere Varsel at udlægge Miner i *Nordsøen* langs den *engelske* og *skotske* E.-Kyst. Minerne vil blive udlagt indenfor de nedenfor angivne Omraader:

O m r a a d e I begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

- |                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| a. 57° 55' N. 1° 05' W. | f. 55° 12' N. 0° 00' W. |
| b. 56° 40' N. 2° 03' W. | g. 55° 45' N. 0° 27' W. |
| c. 56° 10' N. 2° 03' W. | h. 56° 10' N. 1° 09' W. |
| d. 55° 45' N. 1° 20' W. | i. 56° 40' N. 1° 09' W. |
| e. 55° 00' N. 0° 45' W. | j. 57° 55' N. 0° 09' W. |

O m r a a d e II begrænset af en Linie gennem følgende Punkter (Omraadet er en Udvidelse af et tidligere bekendtgjort Minefelt):

- |                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| a. 55° 00' N. 0° 45' W. | c. 53° 50' N. 1° 51' E  |
| b. 53° 50' N. 0° 42' E. | d. 55° 12' N. 0° 00' E. |

O m r a a d e III begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

- |                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a. 53° 50' N. 0° 42' E.     | d. 51° 58' 48" N. 2° 35' E. |
| b. 53° 00' N. 2° 35' E.     | e. 53° 00' N. 3° 16' E.     |
| c. 51° 59' 36" N. 2° 13' E. | f. 53° 50' N. 1° 51' E.     |

Skibe, der E. fra agter at anløbe Havne paa *Englands* og *Skotlands* E.-Kyst, skal enten gaa N. om en Linie mellem Punkterne:

A.  $58^{\circ} 20' N.$   $1^{\circ} 00' E.$  B.  $58^{\circ} 20' N.$   $1^{\circ} 20' W.$

og fortsætte mellem *Ratray Head* og det ovenfor angivne Mineomraade, eller gaa S. om en Linie mellem Punkterne:

C.  $51^{\circ} 43' N.$   $2^{\circ} 32' E.$  D.  $51^{\circ} 36' N.$   $2^{\circ} 06' 42'' E.$

og, hvis de nærmer sig *England*, gaa til *The Downs* for Ordre i Overensstemmelse med de af det *britiske* Admiralitet givne Anvisninger.

Det er farligt at sejle gennem de ovenfor angivne Mineomraader, og Skibe, der ikke følger de givne Anvisninger, maa selv tage Ansvaret herfor.

**3895. England E.-Kyst. Haishorough Gat. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2755. London 1939.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa  $52^{\circ} 45' (45'') N.$   $1^{\circ} 57' (15'') E.$

**3896. Skotland E.-Kyst. Tay Floden. Lystønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 2728. London 1939.)

*Newcome* Lystønde paa c.  $56^{\circ} 28' N.$   $2^{\circ} 54' W.$  er forandret og viser nu rødt Lys med En-Formærkelser hver  $10^s$ .

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.**

**3897. England W.-Kyst. Milford Haven. Afmærkning af forbudt Omraade forandret.**

(Meddelelse fra det britiske Gesandtskab den 19. Decemher 1939.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 48/3134 1939 meddeles, at de grøn- og hvidmalede Spidstønder i Punkterne (b) og (d) i Grænsen for det forbudte Omraade er inddraget.

52 m  $360^{\circ}$  fra hver af Baakerne i Punkterne (a) og (c) er opført en Baake med Trekant med opadvendt Spids. Forbaakerne har Trekant med nedadvendt Spids. Baakerne overet angiver henholdsvis E.- og W.-Grænsen for det forbudte Omraade.

(E. f. S. Nr. 48/3134 1939.)

**3898. Skotland W.-Kyst. Hebriderne. South Uist. Vrag.**

(Meddelelse fra det britiske Gesandtskab, den 19. Decemher 1939.)

Et strandet Vrag staar paa *Ru Melvich* paa c.  $57^{\circ} 06' N.$   $7^{\circ} 14' W.$   $0,075$  Sm  $357^{\circ}$  fra den trigonometriske Station paa *Hartmeal Island*.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**

**3899. Frankrig. Goulet de Brest. Tønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 2738. London 1939.)

Vragtønden tæt N. for Vraget paa c.  $48^{\circ} 18' N.$   $4^{\circ} 39' W.$  c.  $1,5$  Sm  $336^{\circ}$  fra *Pointe de Toulinguet* Fyr er inddraget.

**3900. Frankrig. Raz de Sein. Le Chat Fyr. Taagesignal oprettet.**

(B. a. Z. Nr. 293/3811. 's-Gravenhage 1939.)

Ved Fyret *Le Chat* paa c.  $48^{\circ} 01',5 N.$   $4^{\circ} 49' W.$  er oprettet et Taagesignal med Kanon, Et-Knald hver  $1^m$ .

(E. f. S. Nr. 42/3022 1938.)

**3901. Afrika W.-Kyst. Lagos Havn. Skibsfartsforskrift.**

(B. a. Z. Nr. 299/3880. 's-Gravenhage 1939.)

Mellem Kl. 1900 og Kl. 0600 er det forbudt Fartøjer S. for Linien *West Mole Wharf—East Mole Wharf* at være under Gang. — Saavel om Dagen som om Natten, er det tilladt Skibe, som befinder sig indenfor ovennævnte Omraade fortøjet ved Kaj eller i Bøje at foretage Virksomheder som i normale Tider. — Det samme gælder om Dagen for Skibe i *The Pool*.

c. 6° 25' N. 3° 24' E.

(E. f. S. Nr. 50/3298 1939.)

**3902. Afrika W.-Kyst. Little Fish Bugt. Fyr forandret. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 2836. London 1939.)

A. Fyret paa *Fort San Fernando* paa c. 15° 12' S. 12° 09' E. er forandret fra rødt fast til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 29 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt, firkantet Stentaarn.

Fyret, lyser som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 83° til 119°.
2. Hvidt i — - 119° - 177°.
3. Rødt i Pejll. fra 177° til 197°.

Fyret er ubevogtet.

B. En sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup> er udlagt ved N.-Enden af *Amelia Shoal* paa 15° 10' 45" S. 12° 05' 54" E.

**3903. Canariske Øer. Isla de la Palma. Fuencaliente Fyr forandret.**

(A. a. l. N. Nr. 24/839. San Fernando 1939.)

*Fuencaliente* Fyr paa c. 28° 26',<sub>5</sub> N. 17° 50',<sub>3</sub> W. forandres den 1. Januar 1940 til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>, Synsvidde: 15 Sm.

(E. f. S. Nr. 51/3398 1939.)

**3904. Azorerne. Fayal. Horta Bugt. Forbudt Ankerplads.**

(B. a. Z. Nr. 300/3895. 's-Gravenhage 1939.)

I *Horta* Bugt er det forbudt at ankre E. for en Linie mellem nedennævnte Punkter:*Espalamaca Pt* . . . . . c. 38° 32',<sub>7</sub> N. 28° 36',<sub>3</sub> W.*Garça Pt* . . . . . c. 38° 30',<sub>8</sub> N. 28° 37',<sub>4</sub> W.**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****3905. Italien. Lodstvang.**

(A. a. N. Nr. 49/1. Genua 1939.)

Ved alle vigtigere italienske Havne hersker Lodstvang.

**3906. Italien W.-Kyst. Vado. Fort San Lorenzo. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 2739. London 1939.)

*Fort San Lorenzo* Fyr paa c. 44° 16' N. 8° 27' E. er forandret og viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 3<sup>s</sup>.

**3907. Italien W.-Kyst. Neapel. Forbudt Omraade.**

(N. t. M. Nr. 2788. London 1939.)

Det er forbudt Skibe at stoppe i et trekantet Omraade, der begrænses som følger:

1. *Antemurale Thaon de Revel*.2. *Diga Foranea Emanuele Filiberto Duca d'Aosta*.

3. En Linie i Retning 90° fra det grønne Fyr med Formørkelser.

40° 50' (00") N. 14° 16' (40") E.

- 3908. Italien W.-Kyst. Port Salerno. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 2749. London 1939.)  
 a) Fyret paa Hovedet af *Banchina Manfredi* paa 40° 40' (30") N. 14° 45' 10" E. er forandret og viser nu grønt, fast Lys. Synsvidde: 7 Sm.  
 b) Fyret 140 m 145° fra (a) er forandret og viser nu rødt, fast Lys. Synsvidde: 6 Sm.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 3909. (P). Sydafrika. East London. Fyr forandres. Taagesignal oprettes.**  
 (B. a. Z. Nr. 293/3815. 's-Gravenhage 1939.)  
 Fyret paa den S.-lige Bølgebryder ved Indløbet til *East London* Havn vil omkring den 15. Januar 1940 blive forandret. Flammens Højde bliver c. 14 m og Synsvidden 7 Sm. Paa Fyrpælen installeres en Nautofon, der hver 1<sup>m</sup> skal give en Gruppe paa 4 Stød, hvert af 4<sup>s</sup>. Varighed. Sandsynligvis flyttes Fyret til Hovedet af Bølgebryderen. Nærmere Meddelelse følger.
- 3910. Forindien W.-Kyst. Malvan Bugt. Oplysning om Lystønder.**  
 (N. t. M. Nr. 2802. London 1939.)  
 a. Lystønden 0,36 Sm 201° fra *Fort Ragkot* Flagstang, der er beliggende paa c. 16° 03' N. 73° 28' E., er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.  
 b. Lystønden 0,29 Sm 154½° fra ovennævnte Flagstang er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>.
- 3911. Bengalske Bugt. Masulipatam Red. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 2791. London 1939.)  
 Fyret paa 16° 09' (30") N. 81° 10' (45") E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. Synsvidden er forøget til 12 Sm. Fyret er ubevogtet.
- 3912. Bengalske Bugt. Balasore Red. Løb eksisterer ikke.**  
 (N. t. M. Nr. 2803. London 1939.)  
 Løbet mellem Punkterne 1,15 Sm 96° og 1,9 Sm 118° fra *Chandipur* Flagstang, der er beliggende paa c. 21° 26' N. 87° 02' E. eksisterer ikke.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 3913. Kina. Pohai Bugt. Taku Fyrskib genudlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 2837. London 1939.)  
*Taku* Fyrskib er atter udlagt paa Station paa c. 38° 56' N. 117° 53' E. (E. f. S. Nr. 4/305 1939.)
- 3914. Japan. Naikai. Hakata Jinia. Fyr tændt. Bølgebryder opført.**  
 (N. t. M. Nr. 2804. London 1939.)  
 To hvide, faste Fyr lodret for hinanden er tændt paa 34° 12' 15" N. 133° 07' 00" E. Flammens Højde: 7,9 Sm. Synsvidde: 10 Sm. Firkantet Betontaarn. Fyrene er ubevogtede. En Bølgebryder strækker sig fra ovennævnte Plads i Retning 212° til Kysten.
- 3915. Australien W.-Kyst. Geographe Bugt. Busselton Harbour. Grund.**  
 (N. t. M. Nr. 2805. London 1939.)  
 En Grund med 5,5 m Vand findes paa c. 33° 37' S. 115° 20' E. 0,3 Sm 55° fra *Busselton Pier* Fyr.

**3916. Australien W.-Kyst. Straggler Rocks NE. Grundt Vand.**

(N. t. M. Nr. 2716. London 1939.)

En Grund med 6,7 m Vand (Klippe) er fundet paa c. 32° 03' S. 115° 39' E., 1,98 Sm 344½° fra *Mewstone*.**3917. Australien. New South Wales. Port Kembla. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 2715. London 1939.)

Det grønne Blinkfyr paa Hovedet af N.-lige Bølgebryder er permanent nedlagt.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****3918. Britisk Territorialfarvand. Forbud mod Anvendelse af Radio.**

(Meddelelse fra Handelsministeriet, den 20. December 1939.)

Det *britiske* Admiralitet har udstedt Forskrifter, hvorefter det er forbudt ikke *britiske* Skibe paa *britisk* Søterritorium at sende Meddelelser ved Telegraf eller Telefoni undtagen til *britiske* Kyststationer til Viderebefordring. Meddelelserne skal affattes paa *engelsk, fransk* eller efter den internationale Signalbog.

Undtaget herfra er Nødkorrespondance.

(E. f. S. Nr. 38/2872 1939.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korta eller  
Bogs Nr.*England:*

- R 867 Bermuda islands from the Narrows to Hamilton.  
 R 1144 Plans in the Hebrides.  
 R 1315 Bermuda. The Narrows and St. George's harbour.

**Tillæg.****II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****3919. (T). Danmark. Store-Bælt. Midlertidig Afmærkning.**For at lette Besejling af *dansk* Søterritorium er midlertidig udlagt følgende Sømærker:

1. Rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost *Lysegrunde NE*. i c. 10 m Vand paa 55° 37' (20") N. 11° 01' (05") E.
  2. Rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste *Lysegrunde SE*. i c. 10m Vand paa 55° 32' (50") N. 11° 02' (15") E.
  3. Hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost *Slettingsgrund W*. uden for 6 m-Kurven paa 55° 25' (25") N. 11° 05' (50") E.
- (Kort Nr. 141, 140, 125 og 180.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 3920. (T). Danmark. Kattegat. Sejero Bugt. Midlertidig Afmærkning.

For at lette Besejling af *dansk* Søterritorium er midlertidig udlagt følgende Sømærker:

1. Hvid Stumptønde med 3 nedadvendte Koste *Albatros W.* i c. 10 m Vand paa  $55^{\circ} 59' (18'') \text{ N. } 11^{\circ} 14' (30'') \text{ E.}$
2. Hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste *Høve NW.* i c. 10 m Vand paa  $55^{\circ} 54' (08'') \text{ N. } 11^{\circ} 26' (00'') \text{ E.}$
3. Rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost *Vroj N.* i c. 10 m Vand paa  $55^{\circ} 47' (35'') \text{ N. } 11^{\circ} 10' (25'') \text{ E.}$

(Kort Nr. 103, 140, 125, 100 og 180.)

#### 3921. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Wulffs Flak SW. Midlertidig Afmærkning.

En hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste *Wulffs Flak SW.* er midlertidig udlagt i 10<sub>3</sub> m Vand paa  $56^{\circ} 03' (52'') \text{ N. } 10^{\circ} 20' (49'') \text{ E.}$ , SW. for en 5<sub>6</sub> m Pulle.

(Kort Nr. 112, 103, 125, 100 og 180.)

#### 3922. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Havnearbejder. Advarsel.

I Begyndelsen af Januar Maaned 1940 vil Havnevæsenet paabegynde Forundersøgelser i Anledning af Bygning af en ny Pier (*Pier 1*), idet der vil blive rammet et Antal Prøvepæle i *Bassin II* paa Arealet mellem Midtermolen og Pier 2.

Rambukken anbringes paa en Flaade, der om Dagen ligger fortojet i Bassinet.

De rammede Pæle vil om muligt blive fjernet samme Dag, de er rammet; men i modsat Fald vil de om Natten blive afmærket med en klar Lanterne i 2 m Højde over daglig Vandstand.

Paa det samme Areal vil der endvidere blive udført Prøveboringer fra en Pram, der maa ventes at ligge fortojet i Bassinet om Natten, og som vil blive afmærket med en klar Lanterne i hver Ende.

Saa længe Arbejdet, hvis Udførelse skønnes at ville kræve c. 30 Arbejdsdage, varer, skal saavel Rambuksflaaden som Boreprammen passeres med Forsigtighed og i passende Afstand.

(Havnelods, Side 31.)

#### 3923. Danmark. Kattegat. Frederikshavn NE. Degeløb. Pule. Sømærke flyttet.

1. NW. for Halmprikken *Døde Anders* er dannet en c. 400 m lang og c. 100 m bred Sandbanke med en mindste Dybde af 1<sub>9</sub> m Vand paa  $57^{\circ} 27' (18'') \text{ N. } 10^{\circ} 34' (24'') \text{ E.}$

2. Halmprikken *Døde Anders* paa  $57^{\circ} 27' (11'') \text{ N. } 10^{\circ} 34' (38'') \text{ E.}$  er flyttet c. 600 m NW. efter til NW.-Kanten af den i (1) nævnte Banke i c. 2<sub>8</sub> m Vand paa  $57^{\circ} 27' (25'') \text{ N. } 10^{\circ} 34' (13'') \text{ E.}$

(Kort Nr. 101. Som.-Fort. Side 20, Nr. 11.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

#### 3924. Danmark. Nordsøen. Hanstholm. Havnefyrt atter tændt.

*Hanstholm* Havnefyrt paa Yderenden af W.-Molen paa  $57^{\circ} 07' (39'') \text{ N. } 8^{\circ} 35' (39'') \text{ E.}$  er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 54/3539 1939.)

## Ekstra Tillæg.

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

3925. Danmark. Sundet. Kongedyb. Tønder inddraget for Vinteren.

Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:

*Trekroner NW.* (55° 42' (15") N. 12° 36' (52") E.). *Trekroner NE.* *Trekroner SE.*  
*Mellemfort N.* *Mellemfort SE.*

---